AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

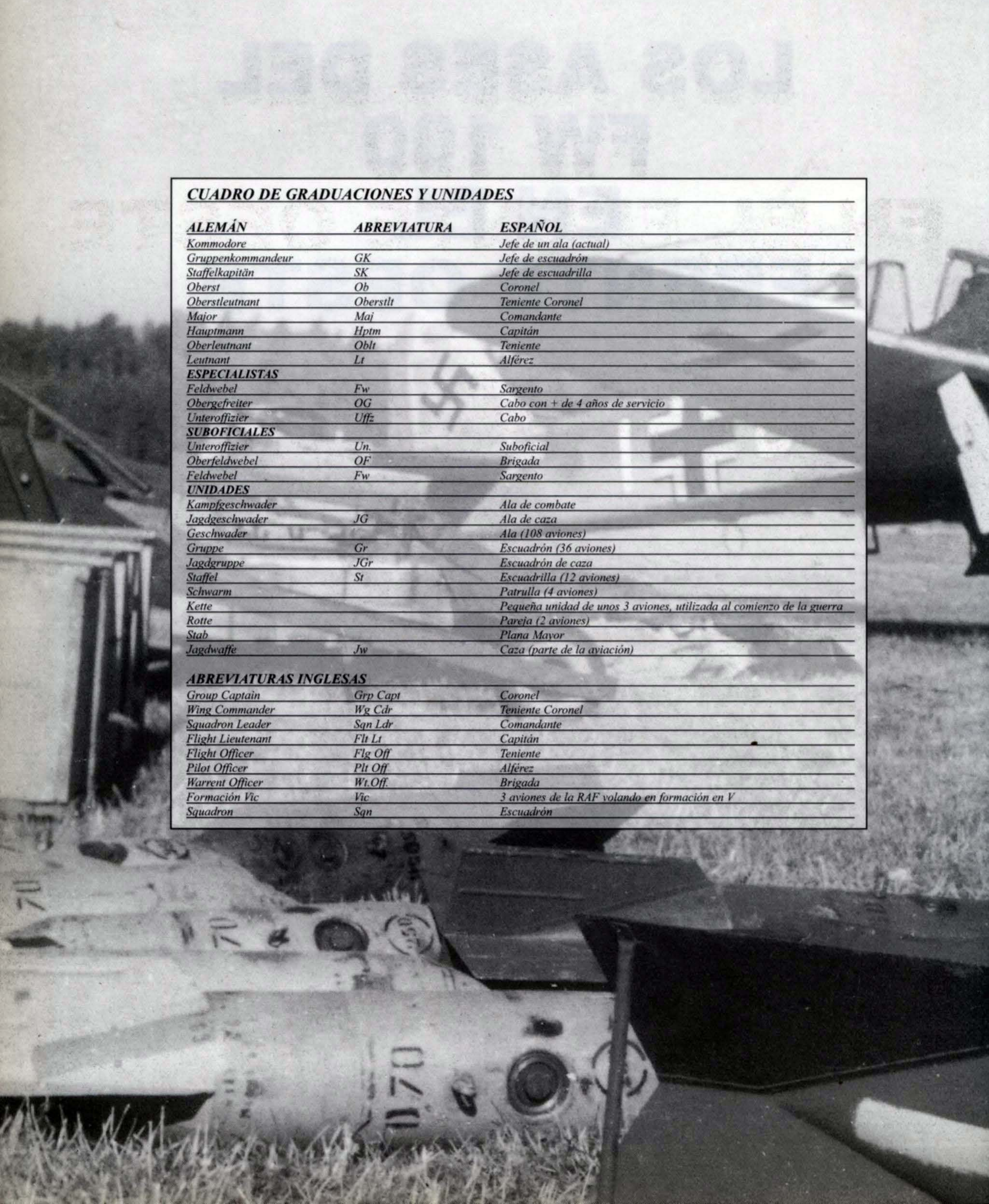
LOS ASES DEL FW 190 EN EL FRENTE OESTE



ediciones delPrado

OSPREY AVIATION

LOS ASES DEL FW 190 EN EL FRENTE OESTE



CUADRO DE GRADUACIONES Y UNIDADES

ALEMÁN	*ABREVIATURA*	*ESPAÑOL*
Kommodore		*Jefe de un ala (actual)*
Gruppenkommandeur	*GK*	*Jefe de escuadrón*
Staffelkapitän	*SK*	*Jefe de escuadrilla*
Oberst	*Ob*	*Coronel*
Oberstleutnant	*Oberstlt*	*Teniente Coronel*
Major	*Maj*	*Comandante*
Hauptmann	*Hptm*	*Capitán*
Oberleutnant	*Oblt*	*Teniente*
Leutnant	*Lt*	*Alférez*
ESPECIALISTAS		
Feldwebel	*Fw*	*Sargento*
Obergefreiter	*OG*	*Cabo con + de 4 años de servicio*
Unteroffizier	*Uffz*	*Cabo*
SUBOFICIALES		
Unteroffizier	*Un.*	*Suboficial*
Oberfeldwebel	*OF*	*Brigada*
Feldwebel	*Fw*	*Sargento*
UNIDADES		
Kampfgeschwader		*Ala de combate*
Jagdgeschwader	*JG*	*Ala de caza*
Geschwader		*Ala (108 aviones)*
Gruppe	*Gr*	*Escuadrón (36 aviones)*
Jagdgruppe	*JGr*	*Escuadrón de caza*
Staffel	*St*	*Escuadrilla (12 aviones)*
Schwarm		*Patrulla (4 aviones)*
Kette		*Pequeña unidad de unos 3 aviones, utilizada al comienzo de la guerra*
Rotte		*Pareja (2 aviones)*
Stab		*Plana Mayor*
Jagdwaffe	*Jw*	*Caza (parte de la aviación)*

ABREVIATURAS INGLESAS

Group Captain	*Grp Capt*	*Coronel*
Wing Commander	*Wg Cdr*	*Teniente Coronel*
Squadron Leader	*Sqn Ldr*	*Comandante*
Flight Lieutenant	*Flt Lt*	*Capitán*
Flight Officer	*Flg Off*	*Teniente*
Pilot Officer	*Plt Off*	*Alférez*
Warrent Officer	*Wt.Off.*	*Brigada*
Formación Vic	*Vic*	*3 aviones de la RAF volando en formación en V*
Squadron	*Sqn*	*Escuadrón*

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 6

LOS ASES DEL FW 190 EN EL FRENTE OESTE





Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: *Focke-Wulf Fw 190 Aces of the Western Front*
Texto original en inglés de John Weal
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de John Weal
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Dibujos a escala de Mark Styling

Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-225-9
D.L.: M-35485-1999

En portada:
Vomitando fuego con los cuatro cañones de las alas de su Fw 190A-8/R-8 'Sturmbock', el Unteroffizier Willi Maximowitz del IV (Sturm)/JG 3 efectúa una clásica maniobra de ataque frontal alto desde las 'doce en punto' sobre un grupo de tres B-24J Liberators del 93° Grupo de Bombarderos de la Octava AF sobre territorio de Alemania Occidental a finales del verano de 1944. (Ilustración de portada de Iain Wyllie)

ÍNDICE

CAPÍTULO UNO
AL PRINCIPIO 6

CAPÍTULO DOS
DESPLIEGUE EN EL CANAL Y EN EL MAR DEL NORTE 14

CAPÍTULO TRES
VERSIONES NOCTURNAS 44

CAPÍTULO CUATRO
FRENTE A FRENTE 46

CAPÍTULO CINCO
NORMANDIA: TERRITORIO DE CAZA 52

CAPÍTULO SEIS
EL FINAL DE LA LÍNEA 57

APÉNDICES 60

AL PRINCIPIO

La víspera de la invasión alemana de Polonia, en el Orden del Día de Hermann Göring para su fuerza aérea podía leerse lo siguiente: "¡Soldados de la Luftwaffe! ¡Camaradas! Con los puños apretados y rechinando los dientes habéis tenido que soportar durante semanas y meses los increíbles ultrajes y provocaciones que un llamado estado, producto de la insensatez del tratado de Versalles, ha tenido la osadía de infligir al Gran Reich alemán. Ha sido la gota que ha colmado el vaso. El pueblo alemán no puede seguir tolerando los crímenes perpetrados contra cientos y miles de nuestros compatriotas en las antiguas provincias orientales alemanas. Cualquier vacilación equivaldría a renunciar a los sagrados derechos de la nación alemana."

"El Führer ha hecho sonar la alarma. Vuestra hora de grandeza ha llegado. La Luftwaffe –que durante muchos años ha sido el más eficaz instrumento del Führer en la lucha política por la Paz– debe demostrar ahora que está preparada, en este momento decisivo, para llevar a cabo las enormes tareas que se le van a encomendar. La confianza que el Führer y el pueblo alemán han depositado en vosotros no conoce límites. Como vuestro Comandante en Jefe me siento orgulloso y feliz al mismo tiempo, porque sé, con la más absoluta certeza, que todos y cada uno de vosotros seréis merecedores de esa confianza en todos los aspectos."

"¡Aviadores! Destruiréis al enemigo con ataques a la velocidad del rayo, dondequiera que presente batalla, o se bata en total retirada. Con vuestra abnegada devoción al deber superaréis y aplastaréis toda resistencia".

"¡Camaradas! Miro a cada uno de vosotros directamente a los ojos y os ordeno que deis todo por el Volk y por la Patria. A vuestro frente, nuestro amado Führer, detrás de vosotros la nación alemana entera unida en el nacionalsocialismo. Para nosotros sólo cabe una solución: ¡La Victoria!"

"Hermann Göring, Comandante en Jefe de la Luftwaffe,
Generalfeldmarschall."

Con esta arenga, algo encendida, todavía resonando en sus oídos, la Luftwaffe marchó puntualmente a la guerra contra Polonia a las 04:45 horas de la madrugada del 1 de septiembre de 1939. Y durante los primeros 12 meses de las hostilidades que siguieron dieron todo lo que su Comandante en Jefe les había pedido. Aniquilaron la fuerza aérea polaca mucho antes de que la campaña para conquistar ese desventurado país llegase al final de sus 18 días de duración. Antes del fin de año habían rechazado un esfuerzo diurno a la máxima escala de los efectivos del Mando de Bombarderos de la RAF para romper las defensas de la costa Norte de Alemania (y con ello, pusieron en marcha inconscientemente la ofensiva británica de bombardeos nocturnos que duraría cinco años). En la primavera de 1940 colaboraron en las operaciones de interdicción para impedir el acceso de la Royal Navy a los fiordos Noruegos y hostigaron a las unidades supervivientes en su camino de vuelta a través del Mar del Norte. A continuación constituyeron la punta de lanza de las invasiones de los Países Bajos y Francia, rindiéndose los primeros en cuestión de días y la segunda en apenas seis semanas.

Pero la aureola de aparente invencibilidad que había ido creciendo en torno a la Luftwaffe acabó rota en pedazos en septiembre de 1940 en los cielos del Sur de Inglaterra cuando primero el Ju 87 Stuka, el símbolo mismo

de la Blitzkrieg, y después el Bf 110 (los caballos de batalla favoritos de Göring y de los que más alardeaba) demostraron ser ineficaces en la dura prueba que supuso el combate contra una oposición aérea organizada.

El segundo año de guerra en el frente occidental iba a ser testigo de un acusado cambio de sentido en el péndulo. Los bombarderos de Göring continuaron sus ataques sobre las Islas Británicas, pero ahora eran ellos quienes se veían obligados a ampararse en la oscuridad para realizar sus incursiones. En la primavera de 1941, una parte importante de la fuerza de combate de la Luftwaffe fue trasladada a los Balcanes y al Mediterráneo, y sería seguida hacia el Este apenas unas semanas después por el grueso de la fuerza cuando el Führer reunió a sus fuerzas para la invasión de la Unión Soviética.

En el Oeste quedaron sólo dos Jagdgeschwader completas (las JGs 2 y 26, que entre ambas sumaban exactamente 140 Bf 109E y F operativos a fecha 28 de junio de 1941) con las cuales la Luftwaffe pretendía contener la creciente beligerancia de los británicos. Con la llegada de la mejoría del tiempo primaveral la RAF empezó a "asomarse" con más audacia a través del Canal, con su nueva fuerza, llevando a cabo una serie de "Rhubarbs" y "Circuses". Estas operaciones tan exóticamente denominadas –la primera de ellas era realizada por pequeños grupos de cazas y la segunda estaba a cargo de un número mayor de cazas que escoltaban a unos pocos bombarderos – estaban específicamente concebidas para atraer al combate a las Jagdgeschwader alemanas de la defensa e infligirles bajas.

Fue en esta situación, exactamente dos años después del comienzo de la guerra y con la RAF adquiriendo un lento dominio en el Oeste, cuando apareció una forma extraña sobre el Frente del Canal: un nuevo caza de motor radial cuya aparición iba a "alterar por completo el escenario del combate aéreo diurno sobre Francia".

Los primeros indicios sobre la presencia del recién llegado iban a aparecer en los informes de combate de los pilotos del Fighter Command (Mando de Caza). Ya antes de septiembre de 1941 estos informes empezaban a describir encuentros con aparatos de motor radial que habían sido equivocadamente identificados en varias ocasiones como Bloch 151

Aunque no se trata de la primera vez que el Fw 190 fue captado en fotografía, esta instantánea muestra un Focke-Wulf de la JG 26 efectuando un picado para alejarse de los Boston del 226 Sqn durante la operación Circus 116, cuyo objetivo era la estación eléctrica de Comines el 24 de marzo de 1942. Siete Spitfire de los que formaban la escolta no consiguieron regresar frente a la pérdida en esa misma fecha del Lt Georg Rosenblath de la 4ª St.



franceses o Curtiss Hawk norteamericanos. Con la ventaja de la retrospectiva puede parecer un poco difícil creer que se diese crédito a informaciones que sugerían que la Luftwaffe estaba empleando aparatos como éstos en el combate frente a lo mejor que la RAF podía oponer entonces.

Pero en un tiempo en que los británicos estaban utilizando, o habían encargado, una amplia variedad de aviones norteamericanos de todos los tipos (incluyendo varios que ya habían sido empleados por los franceses en 1940), dichos informes no podían ser descartados de antemano.

Hasta el 13 de octubre, cuando la cámara instalada en un Spitfire del 129 Sqn captó claramente en fotografía a uno de los misteriosos aparatos durante un "Circus" sobre Arques, no se obtuvo la prueba positiva de su identidad. Como el Departamento de Inteligencia de la RAF había venido sospechando durante algún tiempo, la Luftwaffe había desarrollado y estaba ahora poniendo en servicio un nuevo caza: el Focke-Wulf Fw 190.

Cuatro años atrás, en el otoño de 1937, en respuesta a un requerimiento formulado por el Reichsluftfahrtministerium (Ministerio del Aire alemán) sobre un posible caza de refuerzo, o futuro sustituto, para el Messerschmitt Bf 109 que entonces entraba en servicio, el diseñador jefe de Focke-Wulf, Dipl-Ing Kurt Tank, presentó en primer lugar varios diseños ortodoxos equipados con motores en línea con refrigeración líquida. El RLM no demostró un verdadero interés hasta que posteriormente Tank propuso un modelo más innovador dotado de un potente motor radial BMW de 14 cilindros refrigerado por aire, bastante en desacuerdo con la filosofía contemporánea de diseño de cazas. La oportunidad de hacerse con un segundo caza sin sobrecargar las ya abultadas listas de producción y entrega de las fábricas de motores de Daimler-Benz fue tal vez el factor decisivo. Pero si el Fw 190 le debió su existencia misma al motor radial BMW, posteriormente ese mismo motor estuvo a punto de provocar su desaparición. Los problemas, especialmente los relativos al sobrecalentamiento, fueron innumerables desde el primer momento. Después del primer vuelo de prueba del primer proto-



El Dipl-Ingenieur Dr Kurt Waldemar Tank, quien, además, era un consumado piloto, posa orgulloso en la cabina del que posiblemente fuese su diseño más famoso: el Focke-Wulf Fw 190.

Una escena muy corriente en una versión base de Fw 190. El personal de tierra sofoca con espuma un sobrecalentamiento más del motor BMW.



tipo el 1 de junio de 1939, en que la temperatura de la cabina alcanzó los 55º C (131º F), el jefe de pilotos de pruebas de Focke-Wulf, Flugkapitän (piloto de pruebas) Hans Sander lo describió como "sentarse con ambos pies dentro de un brasero". Vinieron las recriminaciones; mientras Focke-Wulf echaba la culpa a los fabricantes del motor, BMW acusaba a Tank de no haber diseñado un sistema de refrigeración adecuado.

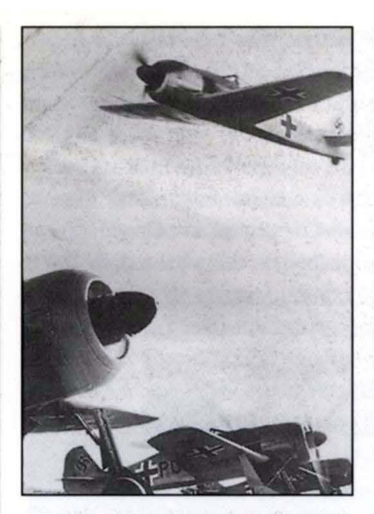
Finalmente, los ingenieros de BMW convencieron tanto a Tank como al RLM para que les permitiesen abandonar el trabajo sobre el motor original BMW 139 en favor del más prometedor y algo mayor BMW 801. Aunque era casi del mismo diámetro que el 139, esta nueva planta motriz era notablemente más pesada y de mayor longitud, y el quinto prototipo del Fw 190 tuvo que ser sometido a un importante proceso de rediseño para poder acomodarlo. Pero los problemas seguían allí. A pesar de haber instalado un ventilador de refrigeración, las temperaturas en la cabeza de los cilindros de la fila posterior del motor 801 se elevaban alarmantemente. Cuando se instaló el armamento en el sexto prototipo ¡el calor empezó a sobrecalentar la munición de las ametralladoras MG 17 del fuselaje! Pero Tank continuó trabajando con tenacidad. Después de todo, el mismo Generalfeldmarschall, tras haber presenciado una impresionante exhibición de vuelo en la factoría Focke-Wulf de Bremen a principios de 1940, le había ordenado entusiasmado que empezase a fabricar sus nuevos cazas "como pasteles calientes". Casualmente, la salvación de todo el programa Fw 190 se debería a un par de oficiales de la Luftwaffe de graduación relativamente baja, los cuales se habían alistado originalmente como mecánicos.



El Oberleutnant, que más adelante ascendería a Major, Karl Borris de la JG 26 desempeñó un importante papel en la historia del Fw 190 desde el principio hasta el final. Aunque era conocido por su apego a la disciplina, en esta ocasión aparece con su setter rojo Franz, que también era la mascota de la unidad, sentado en el asiento del conductor.

En marzo de 1941 el Oberleutnant de 25 años de edad Karl Borris, que en ese momento prestaba sus servicios como Oficial Técnico del segundo Gruppe de la 26 JG "Schlageter" (II./JG 26), recibió la orden de presentarse en el centro de pruebas del RLM en Rechlin junto con otros 30 técnicos escogidos. Allí les estaban esperando seis prototipos de preproducción Fw 190A-0. Esta pequeña unidad fue bautizada como 190 Erprobungsstaffel (Escuadrilla de Pruebas Operativas). Para mandar la Staffel fue elegido el Obl Otto Behrens, experto mecánico de motores en la vida civil, quien, al igual que Borris, había ascendido desde la tropa. Gracias principalmente a estos dos hombres el Fw 190 iba finalmente a superar los traumas de los cuatro meses siguientes y surgir como un caza apto para su empleo en el frente.

Aunque pronto quedaron convencidos de las magníficas características de vuelo del nuevo aparato (en Rechlin se disponía de ejemplares capturados de muchos tipos de aviones enemigos y el Fw 190 efectuaba regularmente vuelos de prueba contra el Spitfire del Centro de Pruebas con fines de evaluación y comparación), el BMW 801 no hacía más que dar problemas. El anillo de refrigeración de aceite fuertemente blindado se rompió en innumerables ocasiones, el cilindro inferior de la fila posterior



"Como abejas con sus traseros ardiendo". Una fotografía, aunque retocada, de un Fw 190A-0 sobrevolando el área de estacionamiento en Rechlin. Obsérvese que todos los motores están en marcha... y no hay fuego a la vista.

se sobrecalentaba y atascaba continuamente, las líneas del circuito de aceite se rompían y las líneas del circuito de combustible tenían fugas que producían peligrosos escapes de gas en la cabina. Muy a menudo el mecanismo de la hélice no funcionaba correctamente. Cuando los pilotos de Behrens conseguían despegar con éxito, apenas se aventuraban a perder de vista las pistas, prefiriendo en cambio efectuar pasadas de un lado a otro del aeródromo "echando humo y apestando como abejas con sus traseros en llamas". Los pilotos de pruebas titulares del RLM sólo podían contemplar las pruebas con escepticismo. Con el propósito de saltarse los canales burocráticos y reducir lo más posible el papeleo de sus auxiliares, Tank y su equipo hacían constantes viajes entre Bremen y Rechlin para dar respuesta directa a las peticiones urgentes de Behren de efectuar una modificación tras otra. Sin embargo, una actividad tan frenética no podía pasar desapercibida durante mucho tiempo y se nombró una comisión del RLM para revisar el proyecto en su totalidad. Sólo gracias a las vehementes protestas, tanto de Behrens como de Borris, cuya fe absoluta en las extraordinarias cualidades del Fw 190 seguía intacta, fue descartada la recomendación expresada por la comisión de cancelar definitivamente el programa.

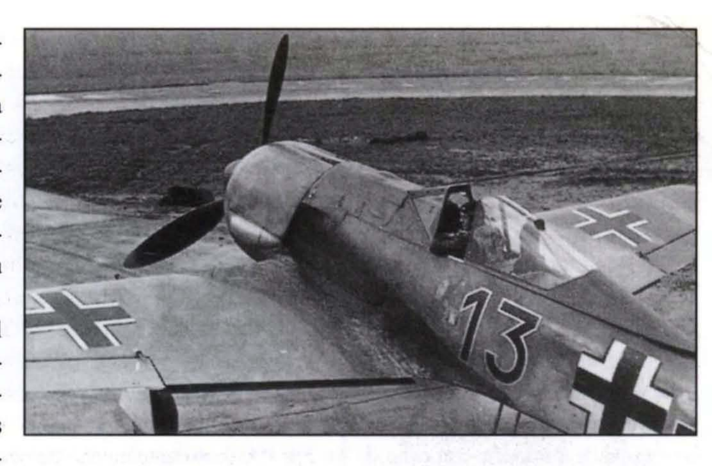
Poco a poco las cosas empezaban a salir bien. Cuando la primavera dio paso al verano, la jornada de la Staffel comenzaba con la salida del sol a las 04:00 horas (momento que aprovechaban para darse el perverso placer de despertar de su sueño a los habitantes de las instalaciones rompiendo la bucólica tranquilidad del cercano complejo de viviendas del personal casado con el bramido "in crescendo" de un vigoroso BMW 801). Con apenas una breve pausa a mediodía para echar una corta siesta, o una rápida zambullida en las aguas del Lago Müritz, que bordeaba la dispersa zona de las instalaciones, su intenso régimen de pruebas continuaba hasta la caída de la noche. Finalmente, hacia finales de julio, y habiendo realizado con éxito más de 50 modificaciones, tenían en sus manos los elementos fundamentales de un caza, y se dio luz verde para la entrada en servicio en el frente del Fw 190.

En agosto de 1941 la ES 190 voló algunos de los modelos de producción de Fw 190A-1 hasta el aeródromo de Le Bourget, en las afueras de París, donde debía iniciarse la conversión del II./JG 26, el Gruppe inicial seleccionado para ser reequipado. No resulta extraño que el primer piloto que renunció a su obsoleto Bf 109E-7 por un nuevo Focke-Wulf fuese el Gruppenkommandeur, antiguo veterano de la Legión Cóndor, Hptm Walter Adolph. La 6ª St del Oblt Walter Schneider iba a ser la siguiente en ser reequipada, seguida poco después en rápida sucesión por las Staffeln 4ª y 5ª (al mando de los Oblt

Uno de los primeros A-1 de la 6ª /JG 26, el "1 Marrón" (Wk-Nr 033) en Wevelghem a finales de noviembre de 1941. El OF Kurt Goerbig perdió la vida en este aparato cuatro semanas después, durante el desastroso vuelo de traslado de la 6ª St desde Wevelghem a Abbeville-Drucat.



Kurt Ebersberger y Wolfgang Kosse, respectivamente). Debido a que varias dificultades técnicas no habían sido todavía resueltas por completo, la conversión definitiva fue un proceso lento. No obstante, antes de terminar el mes la totalidad del Gruppe estaba trabajando sobre el nuevo caza, después de lo cual la ES 190 fue disuelta y su personal regresó a sus unidades de origen.



Para principios de septiembre de 1941 el II./JG 26 se había trasladado a Bélgica, primero a Maldeghem, y desde allí a Moorseele y Wevelghem, donde las mejores infraestructuras de estacionamiento en hangares y de talleres resultaron muy beneficiosas para el servicio y mantenimiento de las todavía temperamentales nuevas "monturas" del Gruppe. Aunque los pilotos estaban encantados con las características de manejo del Focke-Wulf, especialmente con su increíble régimen de viraje y su sorprendente aceleración en picado, sabían demasiado bien de sus continuos problemas de "crecimiento". Y tampoco estaban precisamente enamorados del armamento de a bordo del A-1. La relativa ineficacia del cuarteto de ametralladoras MG 17 (cuyo nada impresionante poder de penetración les había ganado el ser descritas con cierto desprecio en círculos de la Luftwaffe como los "llamadores de puertas"), combinada con la poca velocidad inicial y baja cadencia de disparo de la pareja de cañones MG FF instalados en sus alas, que salían especialmente mal parados al compararse con el cañón MG 151 montado sobre el motor del Bf 109F-4, daban como resultado un conjunto que no constituía precisamente el armamento ideal para un caza.

Otro de los primeros A-1 que entraron en servicio, el "13 Negro" del Lt Horst Sternberg de la 5ª St, está preparado para despegar en Wevelghem aquel mismo mes de noviembre. Sternberg llegó a ser Kapitän de la 5ª/JG 26 a principios de 1943 y cayó víctima de los P-47 en febrero de 1944, cuando contaba con 23 victorias en su haber.

Tal vez fue una mezcla de falta de familiaridad con el Focke-Wulf por parte de los pilotos del II./JG 26, combinada con un cierto de grado de prevención engendrada por las reconocidas –pero, hasta aquel momento, aún no corregidas– deficiencias del aparato, lo que les impulsó a manejarlo con un poquito de cautela al principio. Por otro lado, esto mismo pudiera haber sido lo que indujo a sus primeros oponentes a identificar a este recién llegado al Frente del Canal como un sustituto momentáneo extranjero desplegado por la Luftwaffe, en lugar del campeón mundial que pronto demostraría ser. Las primeras misiones operativas ya habían tenido lugar antes de que acabase el mes de agos-

No todos los accidentes ocurridos con el Fw 190 fueron causados por incendios en el motor. Éste es uno de los primeros aparatos del III Gr (Wk-Nr 403), en el que se aprecian todavía trazas sobrepintadas de su código de entrega de cuatro letras, que sufrió una avería en el tren de aterrizaje cuando el motor, aparentemente, estaba todavía en marcha como evidencian las palas de la hélice dobladas.



to, y es preciso admitir que los resultados no fueron del todo esperanzadores.

La primera baja de Fw 190 en el frente, sufrida por la Luftwaffe, fue la pérdida, el 29 de agosto de 1941, del Lt Heinz Schenk, de la 6ª St, ocurrida cerca de Dunquerque a causa del fuego antiaéreo propio, un peligro siempre presente cuando se vuela un aparato de silueta nada familiar sobre territorio propio. Tres semanas más tarde, el 18 de septiembre, se produjo la primera baja en combate cuando el GK Walter Adolph efectuaba un servicio de escolta de transporte con ocho de sus Fw 190 custodiando a un gran petrolero a lo largo de la costa belga. A la altura de Blankenberge el buque fue atacado por un grupo de tres Blenheims fuertemente escoltados por Spitfires VB del 41 Sqn. En el combate que siguió fueron derribados dos de los bombarderos, pero nadie fue testigo de la suerte de Adolph. Los pilotos del escuadrón no se apercibieron de su desaparición hasta después de haber tomado tierra.



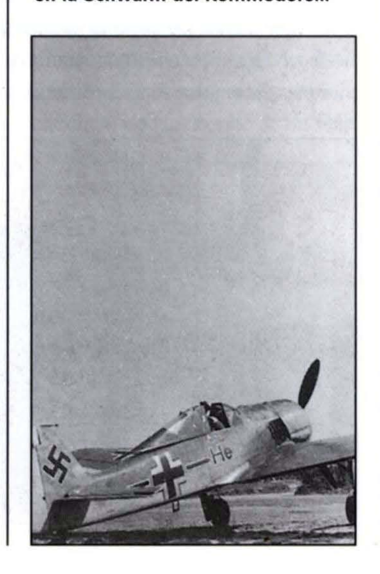
El Maj Johannes Seifert, que en la foto aparece como Hauptmann en el verano de 1942, estuvo al mando del I/JG 26 desde julio de 1941 hasta mayo de 1943. En septiembre de 1943 se convirtió en Kommandeur del II Gr, pero murió dos meses después en una colisión en el aire con un P-38 Lightning. En su cuenta final tenía 57 derribos, incluidos los 11 que se anotó durante el breve interludio en el frente del Este del I/JG 26.

Los británicos jugaban todavía sus cartas con cautela, como demuestra el hecho de que el comunicado oficial relativo a la acción se refiriese simplemente a la destrucción de "un Curtiss Hawk (o Fw 190)". Esta victoria fue atribuida al Flg Off Cyril Babbage, as de la Batalla de Inglaterra que ya contaba con siete derribos en su haber y que había formado parte del 602 Sqn. Aún pasarían tres semanas antes de que el cuerpo sin vida del Hptm Adolph fuese arrojado por el mar a la costa en Knokke distante apenas una docena de millas del escenario del combate. Mientras tanto, su puesto como Kommandeur del II./JG 26 había sido inmediatamente ocupado por el Hptm Jochen Müncheberg, anteriormente Staffelkapitän de la 7ª /JG 26, cuyos aparatos Bf 109E acababan de regresar de una estancia en el Mediterráneo en la que habían cosechado grandes éxitos (véase Ases 2 Bf 109 Ases del Norte de Africa y del Mediterráneo, de Jerry Scutts).

El secreto fue por fin desvelado el mes siguiente cuando fue captada en fotografía la imagen de uno de los cazas de la fuerza defensora enviada a interceptar una formación de Bleheims escoltados por Spitfires que atacaba al tráfico marítimo del Canal en Arques. Ese mismo mes de octubre el III./JG 26 del Maj Gerhard Schöpfel se trasladó desde Liegescourt a Coquelles, al Oeste de Calais en la costa del Canal, para ser la segunda unidad que iniciase la conversión al Fw 190. Fue el Oficial Técnico de este Gruppe quien, por fin, iba a resolver el persistente problema de sobrecalentamiento del cilindro inferior trasero del motor BMW 801 mediante el sencillo procedimiento de desviar parte del sistema de escape. Una modificación que podía haber sido fácilmente efectuada en los propios talleres del Gruppe.

El día 8 de noviembre tuvo lugar el mayor éxito de la JG 26 con el Fw 190 hasta esa fecha, cuando una formación combinada de su Stab y de los Gr II y III se apuntó no menos de 14 victorias sobre Spitfires que participaban en una operación "Circus" excesivamente complicada y ambiciosa –que sería la última del año – dirigida contra los talleres ferroviarios de Lille. Por su parte, los alemanes sufrieron la pérdida de tres Fw 190A-1 en aterrizajes forzosos, resultando un piloto muerto y otro gravemente herido. Dos días más tarde, el Oblt Karl Borris, que tanto había hecho para

Un A-2 de la Geschwaderstab, estacionado tranquilamente en St. Omer en 1942 mientras sobre él las estelas de vapor trazan círculos en el cielo primaveral. Este aparato ilustra claramente la original costumbre de la Stab JG 26 de marcar sus aviones con las iniciales del piloto. "He" es la montura del OF Bruno Hegenauer, durante mucho tiempo compañero de ala en la Schwarm del Kommodore...



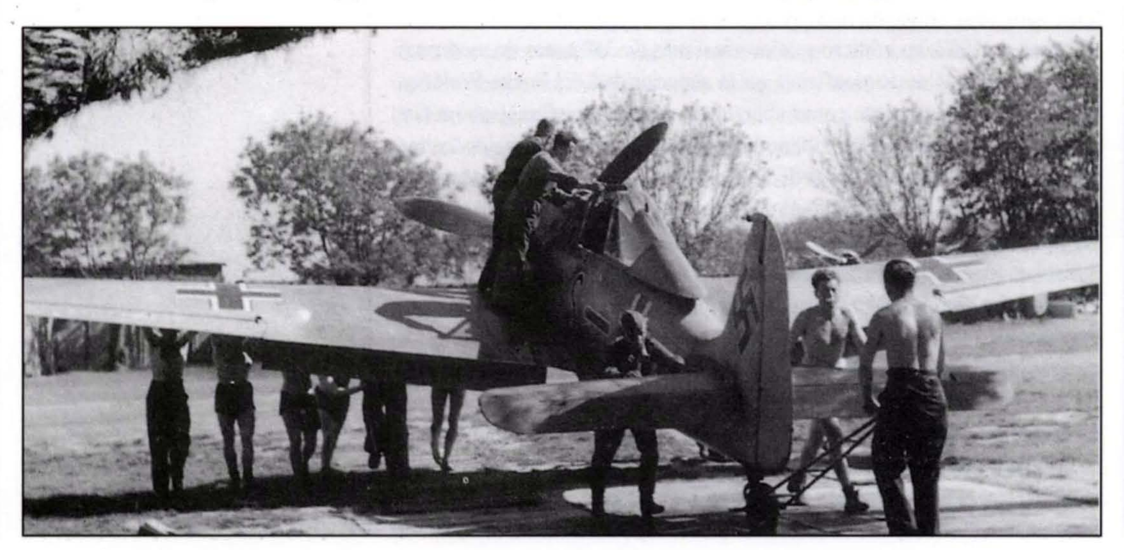
asegurar la aceptación para la entrada en servicio del Fw 190, fue nombrado Staffelkapitän de la 8ª /JG 26, que estaba sin jefe desde la muerte sobre el Canal del Hptm Johannes Schmid ocurrida el 6 de noviembre.

El mes siguiente el II. Gruppe sufrió un duro golpe. El 22 de diciembre, mientras dirigía a su 6ª St en vuelo de traslado desde Wevelghem a Abbeville-Drucat volando a bajo nivel hacia el Sudoeste con mala visibilidad, el Oblt Walter Schneider quedó desorientado cuando una espesa niebla descendió de repente sobre las colinas de Artois. En medio de las cada vez peores condiciones, la formación perdió rápidamente su cohesión y cinco pilotos, incluido el mismo Staffelkapitän, encontraron la muerte al chocar con el terreno. El indomable "Jap" Schneider era un personaje popular y apreciado en el Gruppe. Pero aunque su Fw 190 fue uno de los primeros ejemplares que lucieron en su timón de cola múltiples marcas indicadoras de victorias, se cree que sólo las dos últimas de las 20 marcas que adornaban su aparato correspondían a victorias conseguidas con el Focke-Wulf.

El oficial elegido para sustituir a Schneider al frente de la 6ª/JG 26 fue el Oblt Otto Behrens, otro veterano de la ES 190, y (después del mismo Tank) posiblemente el máximo defensor del caza Focke-Wulf. Tras finalizar un período de seis meses como Staffelkapitän de la 6ª /JG 26, Behrens fue destinado de nuevo a Rechlin. Allí, más adelante, llegó a realizar vuelos de prueba del Me 262 y del Ar 234 sobreviviendo a la guerra y continuó a partir de entonces su larga asociación con Kurt Tank, a quien siguió posteriormente a América del Sur. Su vida acabaría en 1952 durante un vuelo de demostración del último diseño de Tank, el caza a reacción Pulqúi II, ante el Presidente Perón de Argentina.

A finales de 1941, habían comenzado a llegar al Frente del Canal las primeras unidades de los nuevos Fw para reequipar al resto de la JG 26, cuya Geschwarderstab, tenía su base en Audembert y su I. Gr, al mando del Maj Johannes Seifert, tenía base en St. Omer. El A-2 estaba equipado con un motor BMW ligeramente mejorado en el que se habían corregido muchos de los fallos de los modelos anteriores, y también se había sustituido la pareja de ametralladoras MG 17 montadas en las alas por los más potentes cañones automáticos MG 151/20. La JG 26 tenía por fin en sus manos un arma de guerra fiable y potente.

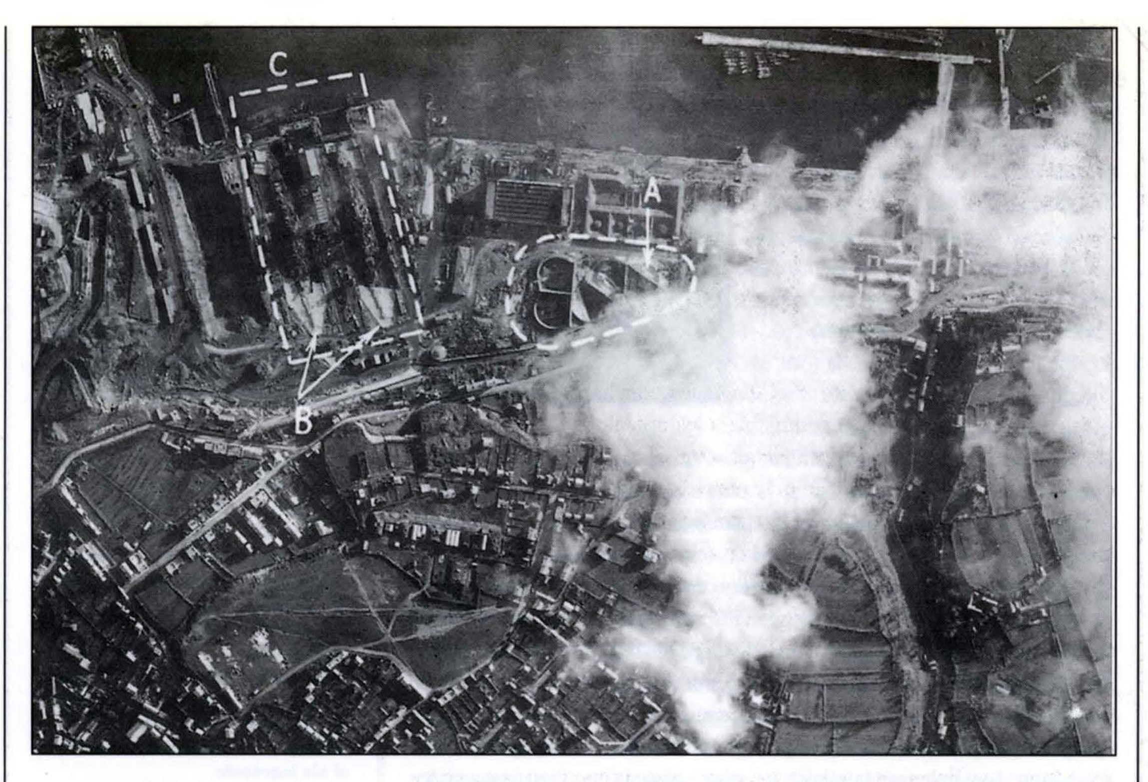
... mientras que una inspección detallada de su compañero, que está siendo empujado para colocarle una cobertura de enmascaramiento, revela que se trata de "S", el aparato asignado normalmente al Geschwader-Adjutant Oblt Wilfried Sieling. Sin embargo, los archivos de la Luftwaffe indican que Sieling murió el 30 de abril de 1942 en un combate contra cazas de la RAF cuando pilotaba el aparato con número de serie Wk-Nr 20202, ¡cuyo código era "He"!



DESPLIEGUE EN EL CANAL Y EN EL MAR DEL NORTE

La aparición del Fw 190 en el frente no podía haberse producido en un momento menos oportuno para los británicos, ya que los anteriores seis meses de operaciones a través del Canal habían producido unos resultados que estaban muy por debajo de las expectativas de la RAF. La Luftwaffe se había negado a aceptar la tentación de entrar en combate indiscriminadamente, a pesar de la provocación que representaban las operaciones tipo "Rhubarb" y "Circus", ni tampoco había sufrido en realidad el tremendo desgaste que sugerían los informes del momento. Las cifras correspondientes a la segunda mitad de 1941 indican que la RAF admitía la pérdida de 411 de sus cazas sobre el Canal y el Norte de Europa, mientras que afirmaba haber destruido 731 cazas alemanes. En realidad, el verdadero precio que había pagado la Jagdgeschwader de la Luftwaffe desplegada en el frente occidental fue de sólo 103 cazas. Esta proporción entre victorias y pérdidas de casi cuatro a uno a favor de los defensores alemanes impulsó al Estado mayor del Aire británico a advertir al Air Marshall Sholto Douglas, el hombre que había iniciado la política de "asomarse hacia Francia" tras suceder en el cargo a Sir Hugh Dowding como jefe del Mando de Caza en noviembre de 1940, que la adopción de una actitud más defensiva se había convertido ahora en "una desagradable necesidad".

Los meses del invierno de 1941-42 supusieron por lo tanto para los 100 escuadrones de caza de Douglas un bien recibido paréntesis. Pero la situación iba a empeorar tras la reanudación de la ofensiva de la RAF en la primavera al irse incorporando cada vez más Fw 190 al cinturón de defensas costeras del Canal y del Mar del Norte (de sólo unos 60 Fw 190 operativos en enero de 1942, su número se elevaría a más de 350 antes de mediados de septiembre). Con su confianza en la superioridad del Focke-Wulf sobre su principal oponente como aparato de caza, el Spitfire V, ahora firmemente establecida (el Fw 190 podía superarle en vuelo en casi todos los aspectos excepto en los virajes de 360º), y respaldados por una cadena de estaciones de radar de alerta cada vez más sofisticada y eficaz, los defensores de la Luftwaffe en el frente occidental iban a demostrar ser unos formidables adversarios. Para la RAF, hasta la llegada del Spitfire IX en el mes de julio, el año 1942 iba a ser un período agotador y de duras pruebas. También iba a ser un año de muchas "primeras apariciones" mientras que el poderío aéreo norteamericano, el supremo vengador no sólo para el JG 26 sino también para la mayor parte de la JW en operaciones diurnas, dio los primeros pasos de prueba sobre el escenario europeo. Sin embargo, entre la constante sucesión de escaramuzas aéreas que marcaron el año 1942 destacaron dos acciones de envergadura. La primera de ellas no iba a tardar mucho en producirse.



Esta fotografía aérea del puerto francés de Brest, tomada durante un vuelo de reconocimiento a finales de 1941, muestra al Scharnhorst y al Gneisenau atracados en la dársena el uno junto al otro menos de dos meses antes de la histórica "carrera" del Canal.

Entre el 22 de enero y el 10 de febrero, las unidades de caza de la Luftwaffe con base en Francia y en los Países Bajos habían llevado a cabo una serie de ocho ejercicios de cooperación naval independientes y altamente secretos, casi 450 misiones individuales de escolta a convoyes en total. La razón de toda esta actividad estaba centrada en torno a los dos cruceros de 32.000 toneladas Scharnhorst y Gneisenau que, junto con el crucero pesado Prinz Eugen, se habían refugiado en el puerto francés de Brest desde marzo y junio del año anterior. Durante su estancia forzosa allí, el trío de unidades navales había sido el objetivo de casi 300 ataques dirigidos por los Mandos de Bombarderos y Costas de la RAF. Pero ahora, con las murallas occidentales de su "Fortaleza Europea" aparentemente seguras, la mente de Adolf Hitler se estaba concentrando cada vez más en la, por él imaginada, amenaza de un desembarco británico en su más vulnerable flanco Norte: en Noruega. Por lo tanto decretó que las importantes unidades navales que estaban en Brest regresasen a aguas alemanas como paso previo a su envío a los fiordos noruegos, donde constituirían la base de una "flota de interdicción" para disuadir al enemigo de cualquier intento de invasión. Además determinó que, en lugar de arriesgarse en una lenta y larga travesía por el Atlántico y rodeando la costa Norte de Escocia, los tres buques, protegidos por una fuerte escolta de destructores, debían realizar una "carrera" a toda velocidad a través del Canal de la Mancha. Sus almirantes protestaron tan fuertemente como se atrevieron ante la estupidez de un movimiento como ése, pero el Führer no estaba dispuesto a ser disuadido de su idea.

El oficial escogido para organizar y proporcionar la cobertura de cazas para toda esta empresa –cuyo nombre en clave era Cerberus-Donnerkeil– fue el Ob Adolf Galland, que pocas semanas antes había dejado el mando del JG 26 a Gerhard Schöpfel tras su nombramiento para ocupar el pues-

to de *Inspekteur der Jadflieger*. El plan de Galland, que emplearía una fuerza mixta de 252 aparatos Bf 109 y Fw 190 procedentes de las JGs 1, 2 y 26, y de la escuela de caza de la Luftwaffe situada en Villacoublay cerca de París (además de unos 30 cazas nocturnos Bf 110 para proporcionar cobertura al alba y al anochecer), contemplaba una cadena de sectores de mando que se solapaban entre sí a lo largo de toda la longitud de la ruta que se pretendía seguir desde Brest a Wilhemshaven.



Una Rotte de Fw 190A-2 del II/JG 26 calienta motores antes de despegar de Abbeville-Drucat en la primavera de 1942. El aparato que aparece en primer plano pertenece al Gruppen-Adjudant. A diferencia de los aparatos de la Geschwaderstab, los pertenecientes a las planas mayores de cada Gruppe llevaban los distintivos reglamentarios –una divisa delante de la cruz del fuselaje– en este caso ocultos por el ala izquierda.

Esto permitiría disponer de un paraguas aéreo continuo de al menos 16 cazas divididos a partes iguales en vuelos a alta y baja altura (si bien los primeros eran lo bastante bajos como para escapar a la detección de los radares costeros británicos). Cada grupo de ocho aviones estaba a su vez subdividido en *Schwärme* de cuatro aparatos cada uno; uno hacia el lado de la costa y el otro hacia el lado del mar con respecto a la flotilla. Cada Schwarm debía volar de un extremo a otro de la línea de los buques describiendo amplios circuitos en forma de ocho y mantener mientras tanto un estricto silencio radio. Cada misión estaba meticulosamente sincronizada para permitir que los cazas permaneciesen exactamente 30 minutos en su posición sobre los barcos. Sin embargo, la misión de relevo llegaría una vez transcurridos precisamente 20 minutos y se uniría a la relevada realizando circuitos durante los 10 restantes. En la práctica esto significaba que durante la mitad de la "carrera" la cobertura de cazas real quedaría aumentada a 32. Además, se mantenía una reserva de cazas con los pilotos preparados para despegar en la cabina de sus aparatos, en sectores sucesivos a lo largo de la ruta, conforme la flotilla progresaba hacia el Este.

A las 20 horas del 11 de febrero, los tres buques principales soltaron amarras del puerto de Brest, pero una alarma de ataque aéreo les envió rápidamente de vuelta a sus amarraderos. Contestado por un intenso fuego antiaéreo, el ataque de 18 Wellington no causó daños en los buques, y las tripulaciones de la RAF no percibieron nada extraño. Tres horas más tarde los tres buques zarparon de nuevo. A la mañana siguiente, a las 8:50 horas, con la base de las nubes a 500 metros, el primero de los Bf 110 alcanzó el punto de reunión a la altura de Cherburgo. Increíblemente, la fuerza continuó sin ser detectada durante otras dos horas o más. Hasta poco después de las 11:00 horas, cuando el último de los cazas nocturnos había sido relevado por los Bf 109 del JG 2, no fueron localizados los buques, cerca de la desembocadura del Somme, por una pareja de Spitfire que regresaban de una improvisada misión de "Rhubarb" matinal sobre el Norte de Francia. A pesar de su sorpresa ante semejante avistamiento, los pilotos de la RAF, ambos, oficiales de alta graduación (el Oficial al mando en Kenley, Grp Capt Victor Beamish, un as con 10 victorias en su haber, y el Wg Cdr as con 14 victorias Finlay Boyd), decidieron no romper el silencio radio y esperaron hasta haber aterrizado en su base de Surrey, unos 30 minutos más tarde, para informar del hecho de que el Canal estaba "¡abarrotado por la flota alemana!"

Para entonces la flotilla se encontraba a sólo unos 60 kilómetros del Estrecho de Dover. Alrededor de las 12:30 horas, con las nubes ahora a 250

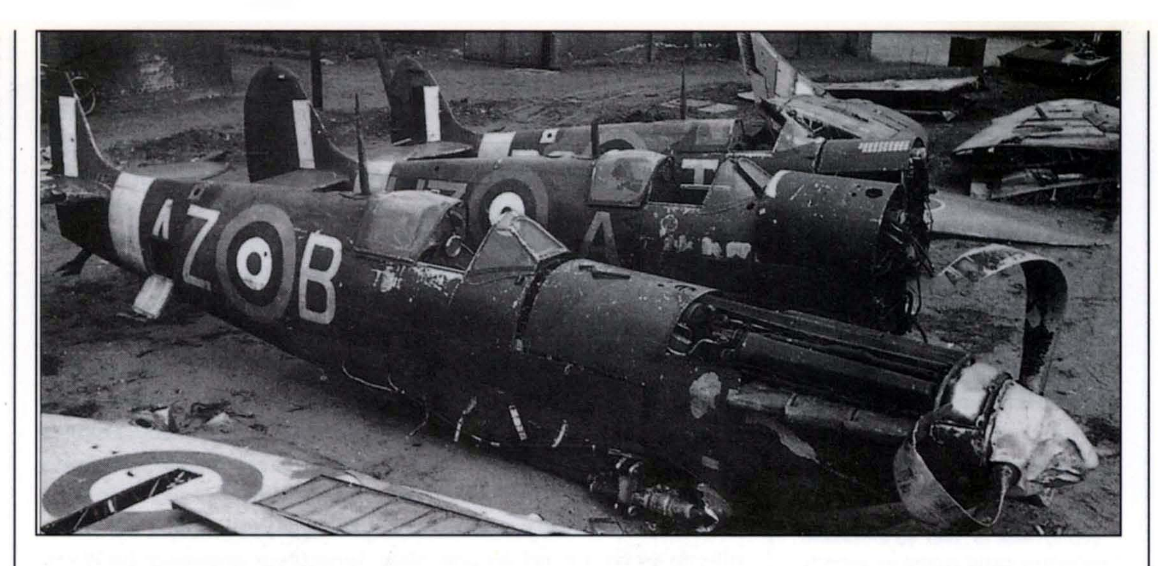
metros de altura y las condiciones de visibilidad empeorando, el convoy se acercaba a la parte más estrecha de toda la travesía. Incluso entonces, hasta las 13:16 horas no llegaron las primeras contramedidas británicas en la forma de una salva de proyectiles procedente de las baterías costeras de Dover.

Dieciocho minutos después, cuando los barcos se encontraban un poco al Sur del Cabo Gris Nez, se informó de que se aproximaban aviones (Galland había transmitido ya para entonces la contraseña "Open Visor" que significaba el final del silencio radio alemán). La fuerza atacante, seis anticuados bombarderos lanza-torpedos Swordfish pertenecientes al 825° Sqn del Fleet Air Arm (FAA; Arma Aérea de la Flota), había despegado de Manston a las 1325 horas e iba protegida por un solo escuadrón de Spitfire de la RAF en lugar de los cinco prometidos, cruzó la costa de Kent y puso rumbo a los buques. Al mismo tiempo que la formación británica de 16 aparatos caía sobre la flotilla desde el Norte, un número igual de cazas alemanes se aproximaba a ella desde el Sur. En ese momento el convoy estaba entrando en el sector de defensa del JG 26, y estos recién llegados eran la primera misión de escolta de los Fw 190 del día, que estaba formada por aparatos de las 8ª y 9ª /JG 26, dirigidos en esta ocasión por su antiguo GK, Maj Gerhard Schöpfel. Habían despegado de Coquelles para relevar a los últimos Bf 109 de la JG 2.

Los diez Spitfire del 72° Sqn lucharon desesperadamente para mantener a los cazas alemanes alejados de los frágiles Swordfish, enviando a tres Fw 190 de la 9ª St a las grises aguas del Canal. Sin embargo otros Focke-Wulf consiguieron atravesar la delgada pantalla de protección, y sus pilotos presionaban frenéticamente los botones de la cabina para hacer descender sus trenes de aterrizaje y activar los flaps con el fin de no apuntar demasiado alto para hacer blanco en los biplanos que todavía se dirigían tenazmente hacia su objetivo. Con casi una docena de cazas armados con cañones a sus colas, y con un muro macizo de fuego antiaéreo naval frente a ellos, los endebles Swordfish no tuvieron ninguna oportunidad. Según se informó más tarde, el primero en ser derribado fue su jefe el Lt Cdr Eugene Esmonde, al ser arrancado su plano superior por una ráfaga de cañón de 20 mm de un Fw 190 que apareció rugiendo por detrás a poco más de 60 metros. Los otros cinco no sobrevivieron mucho tiempo a su jefe, y aun-

Una más de las muchas víctimas de los "meses felices" de casi total superioridad del Focke-Wulf, este Spitfire V del 303° Sqn. (polaco) derribado el 4 de abril de 1942 por el I/JG 26, es sólo uno de los 11 Spitfire que fueron derribados durante una operación Circus efectuada en esa fecha sobre St. Omer. Aquí se ve cómo es cargado en un camión por un equipo de recuperación de la Luftwaffe.





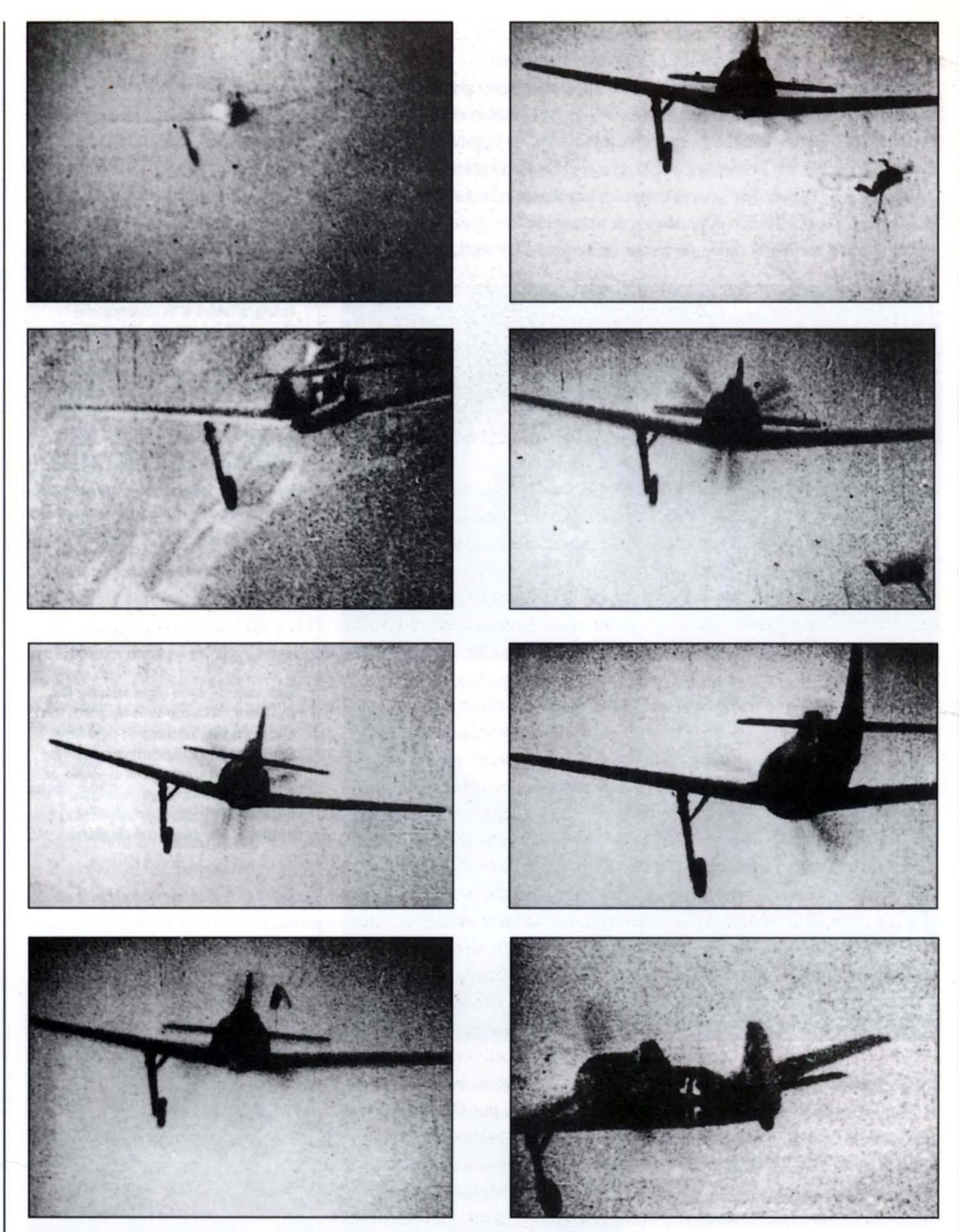
Pero no todos eran derribados por los cazas. Detrás de los dos Spitfire que aparecen en primer plano en este cementerio de la Luftwaffe (AZ-B del 234 Sqn y UZ-A del 306 Sqn (polaco) se distingue un fuselaje con las iniciales RS-T en el que se aprecian 29 pequeñas esvásticas blancas sobre su capot. Este era el avión del Wing Leader (jefe de ala) de Biggin Hill Wg Cdr R.R "Bob" Stanford-Tuck DSO, DFC, que había sido derribado por el fuego de la artillería antiaérea ligera (Flak), cerca de Boulogne el 28 de enero de 1942.

que varios habían conseguido lanzar sus torpedos, ni uno solo alcanzó su objetivo. Toda la misión había sido un valiente sacrificio, condenado al fracaso desde el principio, y esto fue reconocido como tal mediante la concesión a Esmonde de una Cruz Victoria a título póstumo.

A pesar de la bruma reinante en la costa, los buques habían sido claramente visibles por el personal de tierra que observaba desde el campo del III./JG 26 en Coquelles. Mientras se perdían de vista alejándose hacia el Este estuvieron sometidos a esporádicos ataques británicos tanto desde el aire como a cargo de unidades navales ligeras. Estos ataques de menor entidad continuaron, mientras las condiciones meteorológicas empeoraban paulatinamente durante las pocas horas de luz que quedaban. Pero eran de escala reducida y estaban mal coordinados. Cuando cayó la noche y llegó la primera patrulla de Bf 110, los buques se encontraban ya fuera de peligro inmediato.

Las acciones aéreas del día le habían costado a la Luftwaffe 17 cazas entre los cuales había que contar un trío de Focke-Wulf de la 9ª St. Por su parte, y además de los seis Swordfish de la FAA, la RAF había perdido también 17 cazas, más 20 bombarderos. De este total de victorias se atribuyeron posteriormente a la JG 26, siete derribos confirmados y seis probables. Pero la historia no ha juzgado la operación por el número de aparatos derribados o perdidos. El verdadero éxito de la "Carrera del Canal" estriba en la llegada de los buques a aguas alemanas sin haber sido alcanzados por ninguna bomba, disparo ni proyectil (de hecho, los únicos daños que sufrieron fueron producidos por minas que se habían tendido en la ruta de la flotilla). Fue un duro golpe para el orgullo y prestigio británicos, pero, por otro lado, iba a suponer para Adolf Galland el momento más grandioso de su carrera.

El mes siguiente, la RAF reanudó su actividad ofensiva. A su habitual repertorio de operaciones "Circus" y "Rhubarb" se añadieron ahora las operaciones conocidas como "Ramrod", "Ranger" y "Rodeo" (todas ellas versiones mejoradas de las "Rhubarb"), además de las operaciones denominadas "Roadstead", orientadas específicamente contra el tráfico marítimo alemán a lo largo del Canal. (Para encontrar un análisis más detallado de estas misiones véase Ases 5 Ases Corsarios del Spitfire 1942-45 por el Dr. Alfred Price). Pero para los pilotos del Fighter Command, que el otoño anterior habían tomado la medida a los últimos Bf 109F de la Luftwaffe,



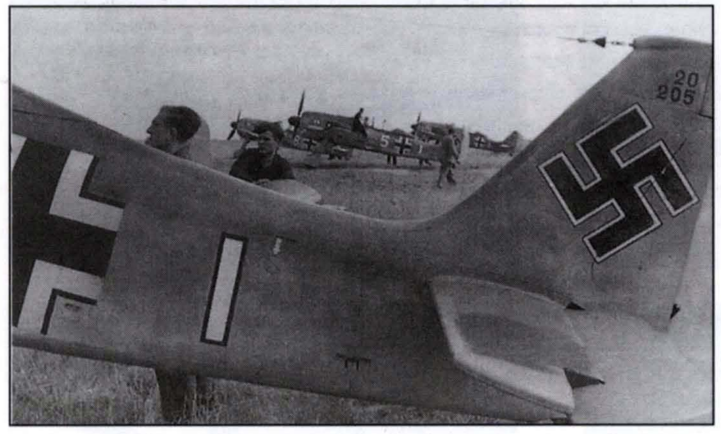
Ni tampoco las pérdidas eran siempre del mismo bando, como ilustra esta secuencia captada por la cámara de a bordo, en la que se puede ver un Fw 190 que está siendo atacado por un Spitfire VB del 485 Sqn (RNZAF) cerca de Ambleteuse, al Norte de Boulogne el 4 de mayo de 1942. Con el tren de aterrizaje izquierdo colgando y la hélice comenzando a fallar, primero se ve cómo la cúpula es expulsada (cuarta imagen, abajo a la izquierda) y después el casco del piloto es arrancado por el viento de la hélice (imágenes cinco y seis). Aunque se trata casi con seguridad de un aparato de la JG 26, los archivos de la Luftwaffe son curiosamente reservados, ya que no hay constancia de ningún incidente en esa fecha. ¿Consiguió el piloto bajar el tren de aterrizaje derecho y aterrizar sin sufrir daño, aunque sin cúpula ni casco, a pesar de todo?

llegó como un duro golpe la cada vez mayor y frecuente oposición a cargo de aparatos Fw 190 pilotados hábil y agresivamente.

Durante aquel mismo mes de marzo, precisamente cuando al RAF estaba reanudando su actitud ofensiva, dos JG más iniciaron el proceso de conversión al Focke-Wulf. Una vez totalmente reequipada la JG 26, les llegaba a sus vecinos el turno de recibir sus primeros Fw 190. Hacia el flanco izquierdo de la JG 26 estaba la JG 2 "Richthofen", cuyos dominios se extendían hacia el Oeste desde el Somme hasta el Atlántico. A principios de marzo, el I. Gruppe del Hauptmann Ignaz Prestele recibió la orden de enviar un pequeño Umrüstungskommando



Tres futuros Ases del Fw 190 fotografiados a la entrada del Cuartel General del III/JG 2 en Beaumont-le-Roger en 1941. El Hptm Bruno Stolle, vistiendo el traje de vuelo completo incluido el chaleco salvavidas y las bengalas de señales, en el centro el Oblt Egon Mayer y el Hauptmann Hans "Assi" Hahn con la chaquetilla clara de verano. Obsérvense las insignias de los tres Staffeln que componían el Gruppe sobre la fachada del edificio que se encuentra tras ellos.



Con una de esas insignias (la del pulgar apretando un sombrero de copa, emblema de la 7ª /JG 2) un Schwarm de los primeros A-2 está siendo preparado para el vuelo en Théville cuando algo desde la derecha de la imagen atrae la atención del personal de tierra.

(destacamento de conversión) a Le Bourget para ser instruido en el Fw 190A-2. Durante su estancia allí, el Kommando sufrió varios accidentes, entre ellos el que produjo la primera baja de la JG 2 con un Fw 190: el Lt Fritz Maly murió al fallar su motor poco después del despegue. A partir de entonces la Geschwader completó la conversión a razón de, aproximadamente, un Gruppe cada mes. Hacia mediados de marzo, el III./JG 2 del Hptm Hans "Assi" Hahn estaba operativo, provisionalmente con aparatos A-1 en Théville y Morlaix.

Al terminar el mes de abril el II. Gruppe (al mando del Hptm Karl-Heinz Greisert) estaba desplegado con los A-2 en Beaumnont-le-Roger y Triqueville. Un mes más tarde, el I./JG 2, ahora mandado por el Hptm Erich Leie, también equipado con A-2, estaba desplegado en Maupertus, Morlaix y St. Brieuc. Y antes de terminar el mes de mayo los "Richthofener" habían su-

frido dos bajas más. El día 29, el Oblt Werner Stöckelmann, Staffelführer de la 9ª/JG 2, se estrellaba con su nuevo A-2 en Théville, seguido dos días después por el Un Waldemar Kipnich, del II. Gruppe, que fue la primera baja en combate cuando fue derribado por cazas de la RAF a la altura de Dieppe. Hasta el mes de agosto el Geschwadestab, bajo el mando del Oberstlt Walter Oesau, no cambió sus Bf 109F por los Focke-Wulf.

Mientras tanto, a la derecha de la JG 26, la JG 1 estaba encargada de la defensa de las costas holandesas y alemanas del Mar de Norte hasta Dinamarca, y a principios de marzo también inició su conversión al Fw190. Sin embargo en lugar de ir a Le Bourget, seis pilotos del II. Gruppe del Hptm Hans von Hahn (a quien no debe confundirse con Hans "Assi" Hahn, que en ese momento estaba al frente del III./JG 2 en Bretaña, a unos 800 kilómetros al Oeste) fueron destacados a Abbeville-Drucat para ser reinstruidos en A-1s "fatigados por el combate" por personal del II./JG 26. La conversión completa fue llevada a cabo posteriormente en Rotenburg, en Alemania, y para el mes de mayo de 1942 el II./JG 1 estaba totalmente reequipado y desplegado en Woensdrecht y Katwyk en Holanda. Como precaución se asignó a cada Staffel un mecánico de BMW para cuidar de los todavía problemáticos motores.

El día 1 de junio la JG 1 inauguró su cuenta con el Fw 190 cuando el Unterofizier Meisner de la 6ª St derribó un Spitfire. Dieciocho días más tarde consiguieron derribar otros cinco cazas de la RAF, pero en esta ocasión la 6ª/JG 1 perdió dos de sus aparatos.

Durante el mes de julio el III. y el IV./JG 1 (mandados respectivamente por los Hptm Herbert Kijewski y Fritz Losigkeit) fueron también convertidos al Fw 190. Por lo tanto, para la segunda mitad del año, el despliegue en el frente occidental de los tres JG constituía una cadena casi continua de Gruppen de Fw 190 que se extendía desde el Atlántico hasta el interior de Alemania. Este despliegue fue oportuno, porque en julio de 1942 no sólo entró en servicio en los escuadrones de la RAF el Spitfire IX – lo cual redujo substancialmente, aunque no eliminó por completo el margen de superioridad del Fw 190 – sino que, además, entró en escena la Octava Fuerza Aérea norteamericana.

Hasta aquel momento, los pilotos de la JG 26 habían venido disfrutando de tres meses de casi total dominio de los cielos. Incluso se llegaron a recibir informes de que pilotos alemanes habían efectuado descaradamente "upward Charlies" ("tirabuzones ascendentes") a lo largo de formaciones



Uno de los A-1 "con fatiga de vuelo" del II/JG 26, el cual fue pintado con esta apariencia feroz mientras se utilizó para adiestrar a los pilotos del II/JG 1 destacados temporalmente en Abbeville-Drucat en marzo de 1942. No está claro si esta decoración pretendía exaltar entusiasmo o infundir terror en los novatos.



Las insignias de Staffel del III./JG 2, que habían adornado sus Bf 109 desde antes de los días de la Batalla de Inglaterra, desaparecieron poco después de ser reequipadas con el Fw 190 para ser sustituidas por el estilizado dibujo de la "Cabeza de Águila" que se aprecia aquí. Este motivo no era puramente decorativo ya que también servía para ocultar las antiestéticas manchas producidas por el escape del motor BMW.

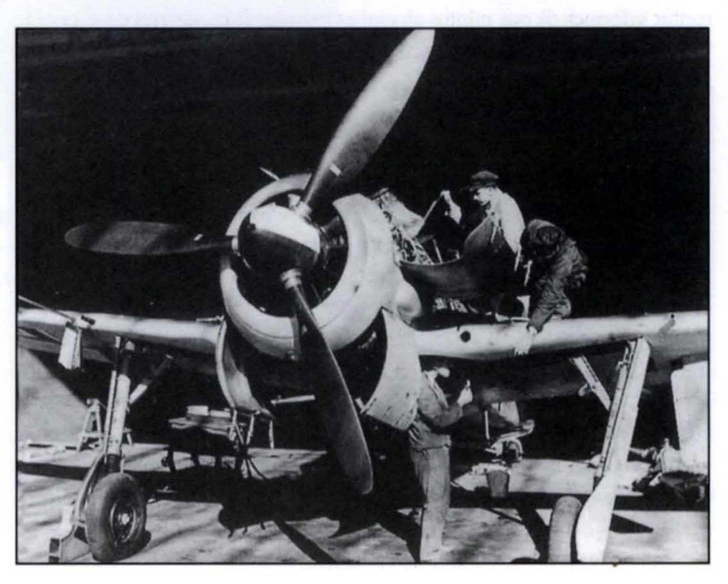


de Spitfire V, ¡lo cual contribuía poco a elevar la moral de la RAF! En muchas salas de pilotos de la costa Sur de Inglaterra el Focke Wulf se convirtió en el principal tema de conversación y debate. Si no exactamente crispados, muchos pilotos admitían entre sí que "definitivamente ellos (es decir, la Jagdwaffe) tenían la mejor mano por el momento". Las cifras oficiales tienden a confirmar este punto de vista. A finales de marzo, el Fighter Command de la RAF había perdido 32 Spitfire con sus pilotos frente a un coste para la JG 26 de sólo cinco pilotos muertos. Sin embargo, la experiencia no era una garantía de seguridad para los pilotos alemanes, ya que entre las cinco pérdidas ocurridas en marzo se contaba no sólo la del OG Albert Uebel, de 19 años de edad, perteneciente a la 2ª St, que el día 8 no consiguió regresar de su primera misión, a la que salió para enfrentarse con el primer "Circus" de 1942, sino también la del Lt de la 7ª St Hans Johanssen, un experimentado veterano del Frente del Canal y de la campaña del Mediterráneo, que fue abatido exactamente 20 días después. En el mes de abril, las pérdidas de cazas británicos iban a aumentar hasta más del triple, llegando hasta 104.

Una vez terminado su reequipamiento, el II/ JG 1 aplicó inmediatamente su emblema distintivo del "Tatzelwurm" (Dragón) a los capots de sus nuevos Fw 190A-2. Pintado en los colores de la Staffel respectiva, en blanco, rojo y amarillo, este emblema había adornado a los anteriores Bf 109 de la unidad durante sus días como I/JG 3.

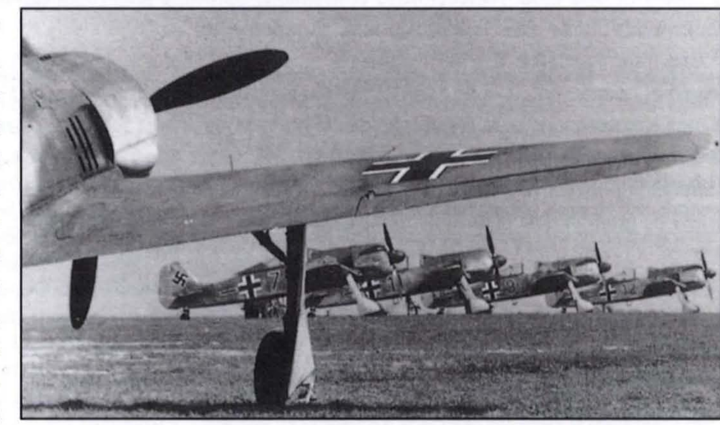
A lo largo del mes de mayo la JG 26 continuó infligiendo graves pérdidas a la RAF. El día 1 de junio se llevó a cabo sobre el norte de Bélgica la operación "Circus" número 178, en la que ocho Hurricane armados con bombas iban escoltados y cubiertos ¡por no menos de 168 Spitfire! Dos Gruppen se lanzaron al aire para interceptarlos, –el I./JG 26 del Hptm Seifert de St. Omer-Arques y el III. /JG 26 del Hptm Priller de Wevelghem. Los dos Gruppen alcanzaron a los cuatro escuadrones de Spitfire del Ala de Debden sobre la costa este de Ostende. Una clásica operación de "finta y rebote" con el sol de frente dio como resultado la pérdida del jefe del Ala y de ocho de sus Spitfire, además de los daños sufridos por otros cinco. Siete de las ocho victorias fueron adjudicadas al I. Gr, mientras que la octava fue reclamada por "Pips" Priller. Era su 73ª victoria hasta la fecha, y su 15ª con el Fw 190. Ni un solo aparato de la JG 26 sufrió daños dignos de mención.

Conscientes de los continuos problemas de sus inicios, a muchas de las primeras Staffeln operativas se les proporcionaron los servicios de mecánicos civiles de BMW para cuidar los motores de sus nuevas monturas.



Al día siguiente le llegó al II./JG 26 del Hptm Joachim Müncheberg de Abbeville-Drucat, el turno de apuntarse otro tanto importante en otro ataque antológico. Sorprendieron al inexperto 403 Sqn de la RCAF, que actuaba como cobertura superior para el Ala de North Weald durante una incursión sobre la zona de St. Omer. Los canadienses estaban encabezados por su nuevo Oficial al Mando, el as Neozelandés de la Batalla de





Confiados en su dominio de los cielos al comienzo de la primavera de 1942, las unidades de la Jagdwaffe en Francia efectuaban con frecuencia el mantenimiento de rutina previo al vuelo a cielo descubierto antes de despegar. En estas dos fotografías se ve con claridad algunos de los primeros Fw 190A-2 o A-3 que podrían pertenecer a la 5ª /JG 26 del Oblt Wilhelm-Ferdinand "Wutz" Galland en Abbeville-Drucat.

Inglaterra Sqn Ldr A C "Al" Deere (17 victorias), que había regresado poco antes de una comisión de servicio en Estados Unidos. Deere prefirió no hacer caso de las advertencias de sus amigos sobre la superioridad del Fw 190, y cuando una Staffel de Focke-Wulf fue localizada cuando se aproximaba hacia la cola del 403, ordenó al escuadrón que ejecutase una maniobra de dispersión en tres direcciones previamente convenidas del tipo que tanto le había impresionado durante los primeros días de la Batalla de Inglaterra. Sin embargo, a mitad de esta maniobra de libro de texto, los canadienses se vieron obligados a cambiar de dirección (rebotados) por las otras dos Staffeln de Müncheberg que estaban ocultas en una delgada capa de estratos a unos 600 metros por encima. El resultado fue que Deere perdió ocho de sus doce Spitfire. Fue una saludable lección sobre las tácticas y posibilidades del Focke-Wulf.

No podía permitirse que continuara semejante desgaste. A pesar de haber transcurrido casi nueve meses de combates a través del Canal, técnicamente el Focke-Wulf seguía siendo, en gran medida, materia desconocida para la RAF. Estaban desesperados por poner las manos encima de un ejemplar capturado, pero todos los que habían sido derribados en combate habían caído sobre territorio ocupado por los alemanes o estaban en el fondo del Canal. Llegaron a proponerse algunas ideas extravagantes para hacerse con un ejemplar en condiciones de volar. Un piloto de la RAF en activo (se cree que se trataba del Sqn Ldr Paul Richey, reputado piloto de caza) llegó a sugerir que se volviese a pintar un Bf 109 capturado con sus marcas originales de la Luftwaffe, se completase el efecto con daños de combate simulados y que fuese pilotado por un piloto capaz de hablar el idioma alemán (y adecuadamente vestido con el traje de vuelo de la Jagdwaffe) hasta una de las bases del JG 26, bajo la cobertura de una incursión en masa de los cazas de la RAF. Tras aterrizar con su aparato averiado, el piloto pediría otro para sustituirlo –si no se disponía de Bf 109 tendría que conformarse con un Fw 190– y volver a la refriega. Una vez de nuevo en el aire con su trofeo, el piloto de la "Luftwaffe" se dirigiría a máxima velocidad y a altitud cero de vuelta a Inglaterra a través del Canal hasta el aeródromo de la RAF más cercano.

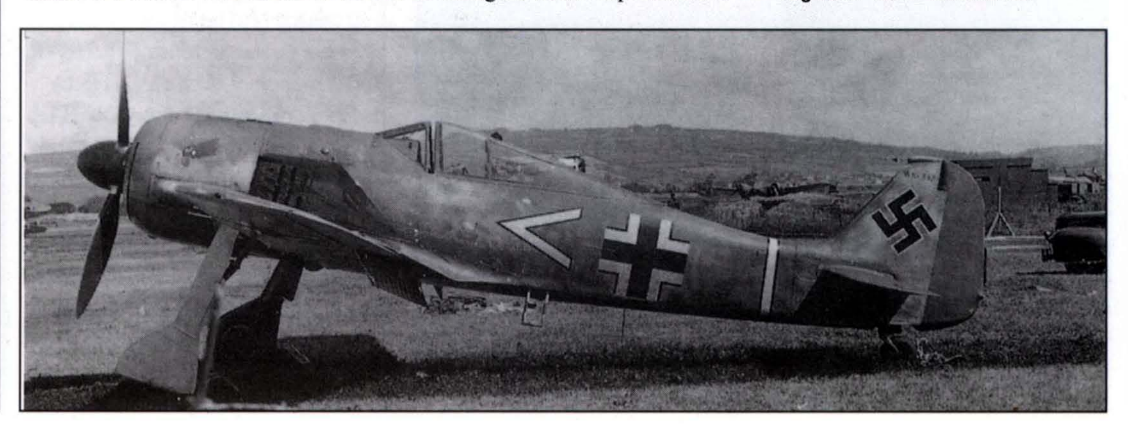
Un plan menos extravagante (supuestamente ideado por Jeffrey Quill y por un comando compañero suyo) estaba inspirado en una operación de comandos que se había realizado con éxito la noche del 27 al 28 de febrero de 1942, contra la estación costera alemana de radar situada en Bruneval, al Norte de Le Havre, en la que un técnico que acompañaba al grupo de comandos desmontó una parte del radar llevándola de vuelta a Inglaterra. El nuevo plan requería que el técnico fuese sustituido por un piloto experimentado. La misión de los comandos consistiría en hacer llegar al piloto sin ser detectados hasta un lugar desde el cual se pudiese observar uno de los aeródromos de la JG 26 situado cerca de la costa –posiblemente Abbeville-Drucat– para que desde allí se infiltrase, estudiase la rutina de la base y de este modo, seleccionase el momento oportuno para robar un Focke-Wulf que se estuviese preparando para despegar.

Este último plan fue tomado seriamente en consideración, e incluso se le asignó el nombre en clave de Airthief (ladrón aéreo). Pero, afortunadamente, una extraordinaria casualidad hizo que la operación Airthief fuese superada por los acontecimientos el mismo día después de haber sido formalmente presentada por escrito a la sección de Operaciones Combinadas. La noche del 23 de junio, dos Alas de Spitfire regresaban de una incursión sobre Bretaña en la que habían tenido un breve choque con los Fw 190 del recientemente convertido III./JG 2. Poco antes de alcanzar la costa de Devon, los desprevenidos Spitfire fueron atacados de nuevo por elementos de la Grupenstab y de la 7ª/JG 2 que les habían estado siguiendo desde Francia. Tras un corto e intenso combate –ambos bandos estaban ya críticamente bajos de combustible– los Focke-Wulf se dispersaron y se dispusieron a regresar a su base. Pero un solitario aparato alemán continuó hacia el Nordeste, en dirección Exeter, su piloto, el Oblt Arnim Faber, Gruppen-Adjutant del III./JG 2, se había desorientado en el punto de dislocación tras el combate. Tras haber despachado rápidamente uno de los Spitfire enviados a interceptarle, Faber mantuvo su rumbo convencido de que estaba a salvo volando hacia el Sur, a través del Canal de la Mancha, hacia Francia.

En realidad, la franja de agua que veía bajo sus alas era el Canal de Bristol, y la línea de costa que se vislumbraba frente a él era el Sur de Gales. Para aquel momento, la situación de su nivel de combustible era precaria, y Faber puso rumbo al aeródromo más cercano que pudo ver, pero no pudo resistirse a hacer una pasada en invertido extendiendo el tren de aterrizaje en señal de victoria antes de tomar tierra... ¡en el aeródromo de la RAF de Pembrey! Su intacto Fw 190A-3 fue uno de los trofeos de inteligencia más importantes de



El Hptm Josef "Pips" Priller (a la derecha), arquetipo de As del Fw 190 en el Frente Occidental, posa aquí junto a su compañero de ala, Fw Walter Grünlinger, durante la época en que era Gruppenkommandeur del III/JG 26 en Wevelghem en septiembre de 1942.



Con un aire ligeramente avergonzado el Fw 190A-3 del Oblt Arnim Faber –uno de los mayores "regalos" de inteligencia de la guerra– está estacionado desconsoladamente en el aeródromo de la RAF en Pembrey, rodeado de las huellas de los Blenheim. Obsérvese que los aparatos de los Stabs del III/JG 2 habían truncado bruscamente el elaborado emblema de la "Cabeza de Águila" pintado en el escape para hacer sitio a la insignia de la "Cabeza de Gallo" preferida por el GK "Assi" Hahn, cuyo apodo significa "Gallo" en alemán.



1
Fw 190A-4 con "Doble divisa negra" del Hptm Fritz Losigkeit, Gruppenkommandeur del I/JG 1, Arnhem/Deelen, Holanda, primavera de 1943

Representado en esta figura con el aspecto que ofrecía poco después de la gran reorganización de la JG 1 en abril de 1943, el A-4 de Losigkeit luce abundantes distintivos además del conjunto normal de insignias nacionales y divisas de Gruppenkommandeur. Está claro que este aparato en particular estaba en servicio antes de la redesignación de la unidad. Esta deducción está apoyada no tanto por la insignia del 'Diablo en las Nubes' del Gruppe sobre el capot (que sobrevivió a la transición del IV/JG 1 al I/JG 1), sino por el parche circular que puede apreciarse detrás de la Balkenkreuz del fuselaje en el lugar donde estaba la insignia circular del IV Gr (véase perfil número 7), que ahora está claramente sobrepintada. El dibujo del capot –completamente en blanco, a rayas horizontales blancas y negras, como en esta figura, o a cuadros blancos y negros– fue adoptado por el nuevo I/JG 1 como un medio para facilitar el rápido reagrupamiento en el aire después que el Gruppe se hubiese abierto paso a través de una formación de bombarderos pesados americanos. La punta de la ojiva de la hélice pintada de verde indicaba que el aparato pertenecía al Gruppenstab y el panel del capot inferior pintado de amarillo era un legado de los emblemas tácticos amarillos que habían lucido con frecuencia los anteriores Bf 109 del Frente del Canal. El dibujo en forma de zig-zag detrás de las ranuras del escape era uno de los muchos diseños similares cuyo propósito era ocultar las manchas producidas por el escape del motor radial BMW. El escudo ribeteado en rojo bajo el parabrisas, en el cual se ven las alas de plata de los pilotos de combate entrelazadas superpuestas sobre una cruz de Malta negra, era el emblema del Geschwader en aquella época. Por último, la fila de ocho pequeñas banderas debajo de la cabina pretendía ilustrar el historial de Losigkeit hasta esas fechas. De izquierda a derecha, las cinco primeras indicaban naciones contra las que había combatido (España, donde fue derribado y hecho prisionero durante la Guerra Civil, Bélgica, Holanda, Francia y Gran Bretaña), y las tres últimas pertenecían a países en los que había estado destinado hasta entonces (Japón –como agregado en la embajada en Tokio– , Noruega y Dinamarca). Si se tiene en cuenta la oposición a que se enfrentaba en aquellos días resulta curiosa la omisión de las barras y las estrellas. En junio de 1943 Losigkeit fue destinado al Frente del Este para asumir el mando del III/JG 51. Más adelante llegó a ser Geschwaderkommodore, primero de la misma JG 51 y posteriormente, en las últimas semanas de la guerra, de la JG 77. De sus 68 victorias confirmadas, aproximadamente una docena –incluyendo un bombardero cuatrimotor– las había conseguido en el Frente Occidental.



2
Fw 190A-7 "9 Blanco" del Hptm Alfred Grislawski, Staffelkapitän de la 1ª/JG 1, Lippspringe, abril de 1944.

El A-7 de Grislawski ilustra los cambios producidos a lo largo de los 12 meses anteriores. Han desaparecido las rayas del capot, sustituidas ahora definitivamente por la banda roja de Defensa del Reich del JG 1 (en el momento de la transición –invierno de 1943-44– muchos aviones del I/JG 1 lucían ambos distintivos). Obsérvese también la nueva insignia de la Geschwader, un "1 rojo" alado dentro de un circulo, introducido aquellos días (según los informes, por el Kommodore Oesau). La mayoría de los Fw 190 lucían esta insignia sólo en el lado izquierdo del capot. Grislawski, que se había anotado su primer derribo en Polonia el día que se iniciaron las hostilidades, sobrevivió a la guerra, aunque fue herido de gravedad en varias ocasiones, con 133 victorias. En su haber se incluyen 24 en el Oeste, de las cuales todas excepto seis eran bombarderos pesados ("heavies").



3
Fw 190A-7 "13 Rojo" (Wk-Nr 431007) del Maj Heinz Bär, *Gruppenkommandeur* del II/JG 1, Störmede, abril de 1944

Con un acabado similar al del aparato anterior, pero con la adición de una espiral en la ojiva de la hélice y la barra horizontal del II Gr superpuesta a la banda de Defensa del Reich, el "13 Rojo" era el aparato pilotado normalmente en esa época por Heinz Bär. Su predilección por el "13 de la Suerte" empezó cuando consiguió su primera victoria, el 25 de septiembre de 1939 cuando pilotaba el Bf 109E "13 Blanco" siendo entonces Feldwebel en la 1ª/JG 51. En abril de 1945 el Oberstlt Heinz Bär, Kommandeur del III/EJG 2, confiaba todavía en su suerte ¡a bordo de su Me 262 "13 Rojo"! Entre sus 59 victorias en el Frente Occidental se contaban al menos 21 bombarderos pesados. Obsérvese que el timón de dirección del aparato que pilotaba normalmente Heinz fue decorado para celebrar su victoria número 200.



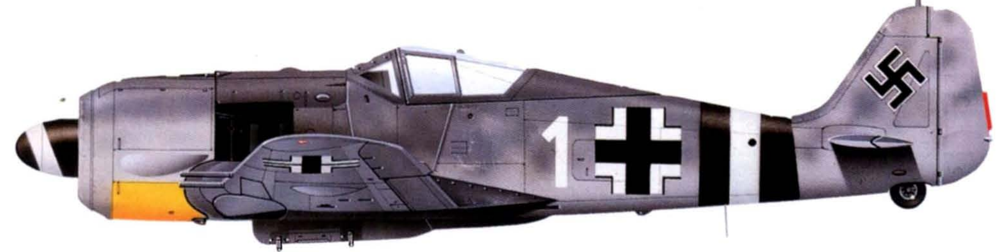
4
Fw 190A-5 "Divisa con Círculo Negro" del Lt Rüdiger von Kirchmayr, Gruppen-TO del II/JG 1, Woensdrecht, junio de 1943.

Sobre este A-5 puede verse, como en un libro de texto, todo un conjunto de emblemas de Oficial Técnico de Gruppe, además de la insignia del "Tatzelwurm" y la punta de la ojiva de la hélice en el color verde de la Gruppenstab. Resaltando menos se aprecia el carenado apaga-llamas encima de las ranuras del escape que indica que este aparato fue utilizado también para misiones de caza nocturna "Wilde Sau" (según los informes por el II/JG 300). Von Kirchmayr fue ascendido a Staffelkapitän de la 5ª/JG 1 a finales de junio de 1943 y posteriormente sirvió como Kommandeur del I/JG 1 antes de pasarse a los reactores Me 262 con el JV 44 en las últimas semanas de guerra. 21 de sus 32 victorias en el Frente Occidental fueron bombarderos pesados americanos ("heavies").



5
Fw 190A-5 "1 Negro" (Wk-Nr 7328) del Hptm Fritz Dietrich Wickop, *Staffelkapitän* de la 5ª/JG 1, Woensdrect, abril de 1943.

Este aparato perteneciente a un Staffelkapitän anterior de la 5ª/JG 1, el "Anton 5" de Wickop, no sólo lleva la insignia del Dragón del Gruppe (en el color rojo de la Staffel), sino también un distintivo individual que consiste en una estilizada gaviota que había sido introducida por su predecesor el Oblt Max Buchholz. Wickop asumió el mando del II/JG 1 el 17 de abril de 1943, perdiendo la vida cuatro semanas después cuando pilotaba este Fw 190 al ser derribado por los P-47 a la altura de Flushing el 16 de mayo. El "1 Negro" cayó en picado y estalló en el aire antes de tocar el agua. Más de la mitad de las 12 victorias de Wickop las había obtenido contra Spitfire, pero también derribó dos B-17 confirmados y reclamó el derribo de un tercero.



6

Fw 190A-6 "1 Blanco" del Maj Hans-Georg Kornatzki, *Staffelkapitän* de la Sturmstaffel 1, Dortmund, enero de 1944.

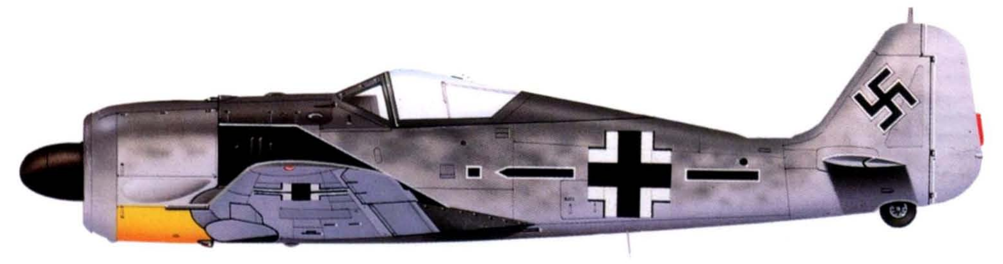
Este primitivo A-6 "Sturmbock", que lleva un blindaje adicional alrededor de la cabina y los paneles laterales de la cúpula de cristal blindado, está relacionado con el A-8 definitivo, pero mantiene el cuarteto de cañones de 20 mm estándar en las alas del A-6. Pueden apreciarse las bandas detrás en el fuselaje que servían para distinguir los aparatos de la Sturmstaffel de los del I/JG 1 con los cuales operaban. En agosto de 1944 la Sturmstaffel constituyó el núcleo a partir del cual se formaría un Sturmgruppe, II(Sturm)/JG 4. Su mando fue encomendado al Oberstlt von Kornatzki, el padre de la idea del "Sturm", pero murió, junto con 11 de sus pilotos, en la segunda misión del Gruppe cuando, el 17 de septiembre, interceptó a los B-17 del 100º BG que atacaban objetivos de depósitos de carburante en el corazón de Alemania. Aunque el 100º BG perdió 11 Fortalezas volantes en esa ocasión, no se conoce el número total de victorias conseguidas por von Kornatzki.



7

Fw 190A-5 (Wk-Nr 2594) del Maj Hermann Graf, *Gruppenkomandeur del Jagdergänzungsgruppe* Ost (Ala de Adiestramiento Operativo de Caza Este), Bussac, Sur de Francia, verano de 1943.

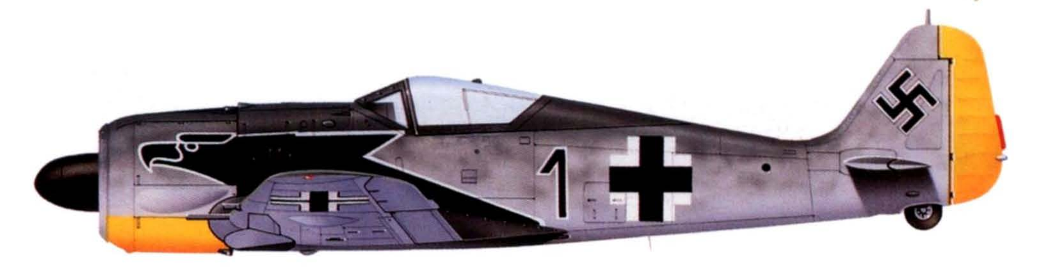
Los breves periodos en que Hermann Graf estuvo al mando de las JG 1 y 11 son razón suficiente, si es que hace falta alguna, para incluir el que posiblemente es uno de los Fw 190 más coloristas que jamás hayan volado en la Luftwaffe. El panel posterior de la cruz del fuselaje lleva las insignias del la 9ª St y del III/JG 52 como recuerdo de su anterior período de servicio en el Frente Ruso. Del lado derecho, estas insignias fueron sustituidas por el emblema circular de la unidad a cuyo mando estaba, Jagd.Erg.Gr.Ost. Obsérvense las tomas de aire especiales del capot para el compresor de sobrealimentación de dos tiempos modificado instalado en este avión. Graf regresó al Frente del Este a finales de 1944 como Kommodore de su antigua unidad, la JG 52, que mandó hasta el final de la guerra. La totalidad de las 212 victorias anotadas en el haber final del Ob Graf, excepto 10, fueron conseguidas en el Este y de estas últimas la mayor parte, si no todas, las consiguió pilotando aparatos Bf 109 con el Jgr 50 y el Stab de la JG 11.



8

Fw 190A-4 "Rectángulo y Barras Negros" del Oberstlt Walter Oesau, *Geschwaderkommodore* de la JG 2 "Richthofen", Beaumont-le-Roger, alrededor de febrero de 1943.

En total contraste con la frivolidad de las insignias del aparato de Graf, inmediatamente anterior, el A-4 de Walter Oesau es, en gran medida, un avión "de trabajo". Al igual que muchos militares profesionales de la época anterior a la guerra, Oesau, un antiguo Artillero que se unió a la Jagdgeschwader "Richthofen" en 1936, prefirió llevar insignias al viejo estilo para indicar su graduación de Kommodore. Tras haber conseguido sus ocho primeras victorias en España durante la Guerra Civil, Oesau consiguió anotarse 115 más, 71 de ellas en el Frente Occidental, incluyendo 10 bombarderos cuatrimotores. Pero sus más de cuatro años de casi continuo servicio en el Frente se cobraron su precio y cuando fue derribado por un P-38 cerca de St. Vith, en Bélgica, el 11 de mayo de 1944, estaba, según un piloto que fue testigo de su último combate aéreo, "al límite de sus fuerzas físicas y mentales".



9
Fw 190A-4 "1 Negro" (Wk-Nr 7134) del Oblt Horst Hannig, *Staffelkapitän de la 2ª/*JG 2, Triqueville, mayo de 1943.

Este aparato, que luce uno de los elaborados motivos de la "Cabeza de Águila" normalmente asociados con el III Gr, es presuntamente el avión a bordo del cual Horst Hannig fue derribado por Spitfire en las proximidades de Caen el 15 de mayo de 1943. Herido de gravedad, este veterano del Frente del Este de 21 años de edad consiguió saltar de su aparato, pero su paracaídas no llegó a abrirse. Durante sus cuatro meses en el Frente Occidental al mando de la 2ª/JG 2, Hannig añadió ocho victorias más, incluida una contra un bombardero pesado, a las 90 que había conseguido con la JG 54 en Rusia. Resulta ilustrativo comparar esta distinción de victorias entre las conseguidas en el Este y el Oeste con las conseguidas por otro piloto que pasó por esa transición en sentido contrario, es decir del Oeste al Este (ver Hans Hahn, perfil 10.)



10
Fw 190A-3 "Doble divisa blanca" del Hptm Hans Hahn, *Gruppenkomandeur* de III/JG 2, Poix, alrededor de septiembre de 1942.

Éste es uno de los aviones empleados por Hahn con el III/JG 2 entre finales del verano y principios del otoño de 1942. En él se aprecian, no sólo la "cabeza de gallo" de la insignia del Kommandeur, sino también el peculiar estilo de los distintivos tácticos de la Gruppenstab, blancos con los bordes en negro, con la barra vertical del Gruppe delante de la cruz del fuselaje extendiéndose hasta rodearlo por completo. Las 68 victorias confirmadas conseguidas por "Assi" Hahn, entre las que se incluyen cuatro bombarderos pesados, le convirtieron en uno de los "Experten" de mayor éxito del Frente del Canal. Posteriormente fue destinado para mandar el II/JG 54 en Rusia, logrando anotarse 40 victorias más en menos de cuatro meses antes de que un fallo del motor le obligase a caer detrás de las líneas enemigas, pasando los siete años siguientes cautivo en la Unión Soviética.



11
Fw 190A-4 "4 Amarillo" (Wk-Nr 746) del Hptm Siegfried Schnell, *Staffelkapitän* de la 9ª/JG 2, Vannes, febrero de 1943.

El básico "Anton 4" de Schnell presenta los emblemas del Frente del Canal como si de un libro de texto se tratase, incluyendo el timón de dirección meticulosamente decorado con las marcas correspondientes a cada una de sus 40 primeras victorias sobre la insignia circular de la RAF detrás de la Cruz de Caballero con Hojas de Roble, junto con las 35 barras correspondientes a otras tantas victorias individuales, de las que las cuatro últimas son americanas. Sus victorias en el Frente Occidental ascendían a 87 (incluyendo tres bombarderos pesados) cuando Schnell fue trasladado al Frente del Este como Kommandeur del IV/JG 54. Allí consiguió anotarse seis victorias más en tres semanas antes de caer víctima de los cazas soviéticos el 25 de febrero de 1944.



12
Fw 190A-6 "2 Amarillo" del Oblt Josef Wurmheller, *Staffelkapitän* de la 9ª/JG 2, Vannes, septiembre de 1943.

El sucesor inmediato de "Wumm" Schnell al mando de la 9ª/JG 2 fue Josef "Sepp" Wurmheller. Aparte de su número individual y de las victorias marcadas en su timón de dirección (en la ilustración suman 60, más 21), el A-6 de Wurmheller luce distintivos similares a los del aparato anterior. Wurmheller fue gravemente herido a bordo del Wk-Nr 0314 al aterrizar en Vannes durante una incursión de bombardeo el 23 de septiembre. En diciembre volvió a hacerse cargo de la 9ª/JG 2, antes de ser ascendido y recibir el mando del III/JG 2 el 8 de junio de 1944. Dos semanas más tarde perdió la vida cuando su A-8 (Wk-Nr 171053) fue derribado sobre Normandía por los P-51. Todas sus victorias, menos nueve de ellas, que ascendían a 102, entre las que se contaban 13 bombarderos pesados, habían sido conseguidas en el Frente Occidental.



13
Fw 190A-8/R8 "8 Negro" del Un. Willi Maximowitz, IV (Sturm)/JG 3, Salzwedel, junio de 1944 aproximadamente.

En contraste con el anonimato del A-8 del Gruppenkommandeur Hptm Moritz, muchos de los primeros "Sturmböcke" mantuvieron la insignia de la "U alada" del JG 3 y la barra ondulada del IV Gruppe como se ve en la ilustración. Según los informes, el "8 Negro" fue uno de los aparatos que fueron enviados brevemente a Normandía. Si fue así, y a la vista de su chillona decoración, tanto el aparato como Maximowitz ¡tuvieron suerte de sobrevivir! La cuenta final de victorias de Maximowitz, miembro de la Sturmstaffel 1 original, es incierta; algunas fuentes le atribuyen 25 victorias, de las que unas 15 eran bombarderos pesados, algunos de ellos destruidos al embestirlos. Maximowitz no regresó de una misión sobre el Frente del Este el 20 de abril de 1945.



14
Fw 190A-6 "9 Blanco" del OF Günther Migge, 1/NJGr. 10, Werneuchen, alrededor de marzo de 1944.

Contrastando con el bosque de antenas requeridas por el equipo de radar FuG 217 "Neptun", el caza nocturno A-6 de Günther Migge estaba equipado con el mucho más discreto sistema FuG 218 "Neptun" montado en las alas. Este aparato muestra pruebas de su anterior empleo en misiones "Wilde Sau" ya que conserva la insignia del "Cerdo Salvaje" sobre el capot. Migge, que anteriormente había prestado servicio en la JG 300, fue posteriormente trasladado al NJG 11, y terminó la guerra habiendo conseguido 8 derribos nocturnos.



15

Fw 190A-2 "S y barras negras" del Maj Gerhard Schöpfel, *Geschwaderkommodore* del JG 26, Audembert, alrededor de febrero de 1942

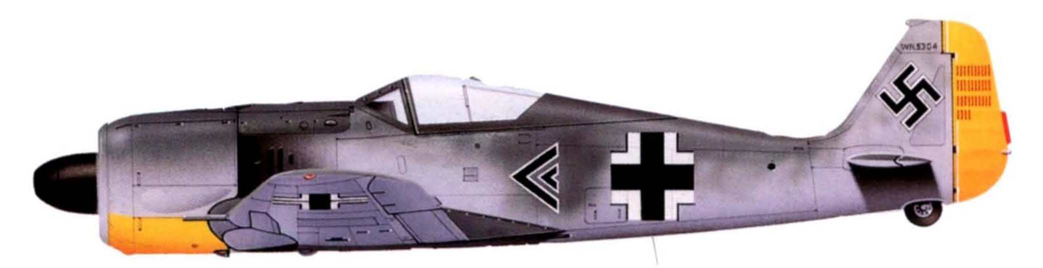
Ilustrando la original costumbre de la Geschwaderstab de la JG 26 de marcar sus primeros Fw 190 con las iniciales del piloto combinadas con una barra horizontal a ambos lados de la cruz del fuselaje, el "S Negro" era pilotado en algunas ocasiones por el Kommodore Gerhard Schöpfel pero, de hecho, la "S" lo identifica como el aparato asignado a su Adjudant, Oblt Wilfried Sieling. El A-2 que Schöpfel pilotaba normalmente llevaba emblemas de Kommodore al estilo de antes de la guerra, idénticos a los ya ilustrados en una de sus monturas posteriores. Después de 13 meses al frente de la JG 26 pasó el resto de la guerra en destinos de Estado Mayor, sólo jalonados por dos breves destinos operativos como Kommodore de las JG 4 y 6. La totalidad de sus 40 victorias, que incluían 3 bombarderos pesados, las consiguió en el Frente Occidental.



16

Fw 190A-5 "13 Negro" (Wk-Nr 7298) del Maj Josef Priller, *Geschwaderkommodore* del JG 26, Lille-Vendeville, alrededor de junio de 1943

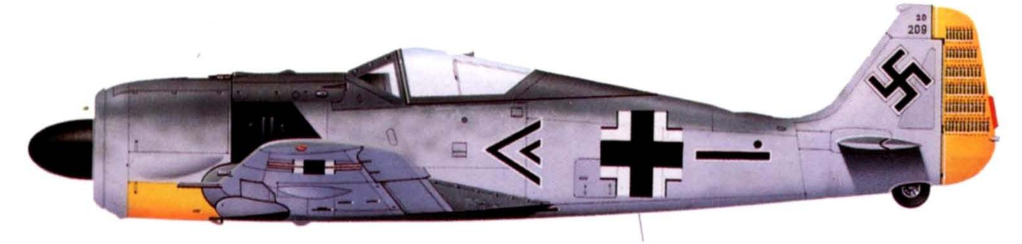
El sucesor de Schöpfel, el que más tiempo permaneció al mando y posiblemente –después de Adolf Galland– el más famoso Kommodore de la JG 26 fue Josef "Pips" Priller. Durante sus dos años de mando, Priller pilotó toda una serie de "13 Negros" de los que éste es sólo uno de entre ellos. Es sorprendente cuántos Jefes de Unidad preferían el número "13". Algunos piensan que se trataba de una especie de superstición al revés. Otros sostienen que se trataba de una progresión natural de la antigua orgánica de la Luftwaffe de 12 aviones por Staffel, con lo que el número "13" distinguía inmediatamente a su piloto como de un empleo y categoría superiores. Cualquiera que fuese la razón, lo cierto es que no hizo ningún daño a "Pips" Priller, ya que sobrevivió a la guerra con 101 victorias (incluyendo 11 bombarderos pesados) en el Noroeste de Europa, siendo aventajado sólo por Egon Mayer.



17

Fw 190A-3 "Doble divisa Negra" (Wk-Nr 5304) del Hptm Johannes Seifert, *Gruppenkommandeur* del I/JG 26, St. Omer-Arques, mayo de 1942.

Seifert, que había formado parte de la JG 26 desde el comienzo de la guerra, llegó a mandar los Gr I y II del Geschwader. En esta figura se muestra su "Anton-3" en la época en que la JG 26 dominaba la costa del Canal, con su timón de dirección adornado con 34 marcas correspondientes a otras tantas victorias en el Frente Occidental. Seifert añadiría a éstas 22 más, incluidas 11 conseguidas durante la incursión del I/JG 26 en Rusia, antes de que –como Kommandeur del II/JG 26– el 25 de noviembre de 1943, al frente de su Gruppe, se enfrentase por primera vez con los P-38. Con una pasada frontal, Seifert se cobró su victoria número 57, y última, perdiendo la vida cuando su ala derecha chocó con la de su víctima y ambos se estrellaron en los alrededores de Béthune.



18

Fw 190A-2 "Doble divisa Negra" (Wk-Nr 20 209) del Hptm Joachim Müncheberg, *Gruppenkommandeur* del II/JG 26, Coquelles, diciembre de 1941.

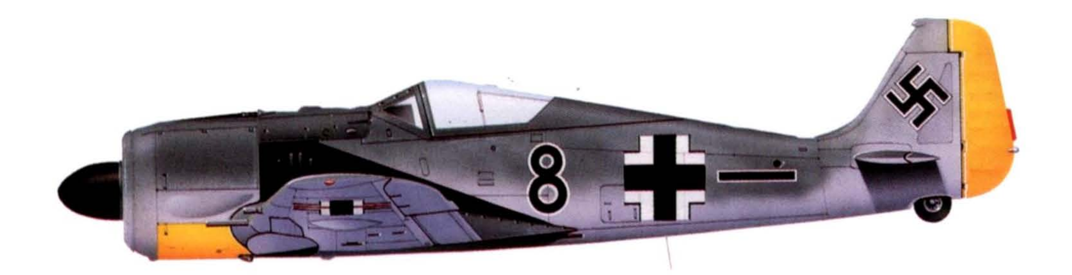
El timón de dirección de Müncheberg, quien había regresado recientemente del Mediterráneo, está decorado con las marcas correspondientes a sus 62 victorias aunque, hasta ese momento, sólo la última media docena habían sido conseguidas con el Fw 190. Continuó al mando del II/JG 26 hasta julio de 1942 y, a continuación, pasó dos meses en el Este con la JG 51 antes de regresar al Mediterráneo como Kommodore de la JG 77. El 23 de marzo de 1943 resultó muerto cuando realizaba su misión número 500. 58 de sus 135 victorias habían sido obtenidas en el Frente Occidental.



19

Fw 190A-5 "1 Blanco" (Wk-Nr 1197) del Oblt Otto Stammberger, *Staffelkapitän* de la 4ª/JG 26, Vitry-en-Artois, alrededor de marzo de 1943.

Otto "Stotto" Stammberger se había unido al III/JG 26 por primera vez en febrero de 1941, pero no se cobró su primera victoria –un Spitfire– hasta la incursión en Dieppe, 18 meses después. Con la llegada de la Octava AF reveló su verdadero talento como un eficaz destructor de bombarderos al conseguir derribar en poco tiempo cuatro bombarderos pesados. Ascendido a Kapitän de la 4ª/JG 26 en febrero de 1943, cuando contaba 7 victorias en su haber, su carrera como piloto de combate se truncó bruscamente al ser herido de gravedad en una escaramuza con Spitfire cerca de Dunquerque el 13 de mayo de 1943.



20

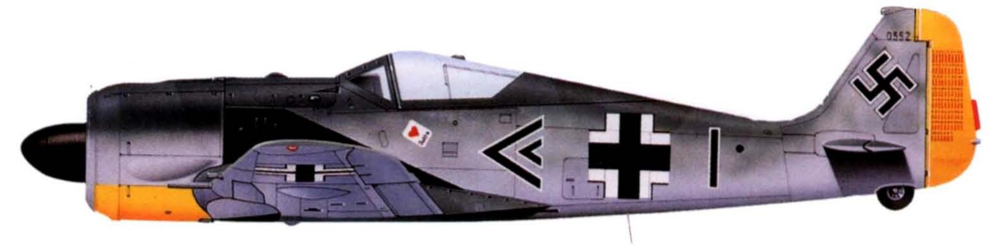
Fw 190A-3 "8 Negro" del Oblt Wilhelm-Ferdinand Galland, *Staffelkapitän* de la 5ª/JG 26, Abbeville-Drucat, alrededor de junio de 1942.

"Wutz", el mediano de los tres hermanos Galland que prestaron servicio en la JG 26, llegó a la Luftwaffe procedente de la Artillería, apuntándose su primera victoria el 23 de julio de 1941. Tras ocho meses como Kapitän de la 5ª St fue ascendido a Gruppenkommandeur del II/JG 2 en enero de 1943. Sus 55 victorias, entre las que se contaban ocho bombarderos pesados, fueron todas obtenidas con la JG 26 en el Frente Occidental. Resultó muerto en combate durante un encuentro con los P-47 cerca de la frontera germano-belga el 17 de agosto de 1943.



21
Fw 190A-7 "9 Blanco" (Wk-Nr 642527) del OF Adolf Glunz, de la 5ª/JG 26, Cambrai-Epinoy, febrero de 1944.

"Addi" Glunz, era uno de los pilotos de mayor éxito del Frente Occidental y también fue el único suboficial de la JG 26 a quien le fue concedida la Cruz de Caballero. Posteriormente fue ascendido a oficial y recibió el mando de la 5ª/JG 26, a cuyo frente estuvo durante 12 largos meses, hasta marzo de 1945 en que fue transferido al reactor Me 262 con la JG 7. En su haber final se contaban 71 victorias (68 de ellas en el Oeste) incluyendo 20 bombarderos pesados y tres Mosquitos. Es preciso mencionar que el cambio en el color de la Staffel, del "8 Negro" de Galland al "9 Blanco" de Glunz, fue debido a la reorganización por la que se pasó de tres a cuatro Staffeln por Gruppe.



22
Fw 190A-3 "Doble divisa Negra" (Wk-Nr 0552) del Hptm Josef Priller, *Gruppenkommandeur* del III/JG 26, Wevelghem, agosto de 1942.

Antes de sus dos años de servicio como Kommodore de la JG 26, "Pips" Priller pasó unos 13 meses al frente del III Gr. Aquí se ve su A-3 de mediados de aquel período como demuestran las 77 barras rojas de victoria pintadas en el timón de cola (la victoria número 77 correspondía a un Spitfire derribado a la altura de Cap Gris Nez el 29 de agosto). Obsérvese que el 0552 lleva los emblemas reglamentarios de Kommandeur. Aún no hay rastro del "13" favorito de Priller, pero su insignia personal del as de corazones está siempre presente.



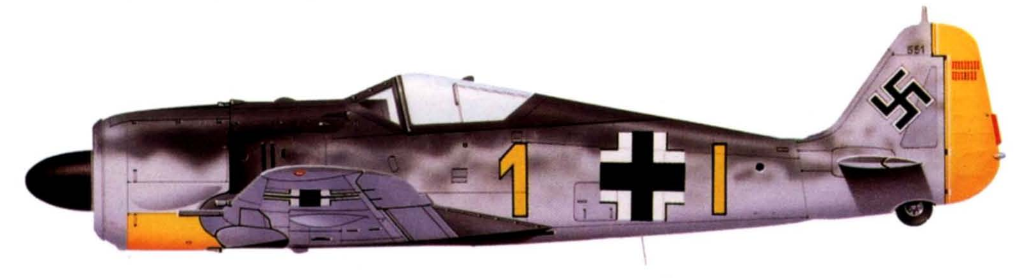
23
Fw 190A-8 "4 Marrón" del Oblt Waldemar Radener, *Staffelkapitän* de la 7ª/JG 26, Coesfeld-Stevede, alrededor de septiembre de 1944.

"Waldi" Radener formó parte de la 4ª St durante los "meses felices" de 1942. Un año después fue ascendido a Kapitän de la 6ª/JG 26 la cual, en octubre de 1943, fue redesignada como 7ª Staffel. Su A-8 luce las marcas de color marrón de la 7ª/JG 26. En su timón de dirección pueden apreciarse las 20 barras correspondientes a las victorias conseguidas, aunque, por aquellas fechas, la costumbre de marcar de esta manera las victorias había caído en desuso. El 30 de enero de 1945, Radener fue nombrado Kommandeur del II Gr en lugar de Hackl, que había marchado para hacerse cargo de la JG 300. Sin embargo, al mes siguiente Hackl solicitó que Radener se le uniese, y por lo tanto éste acabó la guerra como Gruppenkommandeur del II/JG 300 con 36 victorias, incluyendo éstas 16 bombarderos pesados.



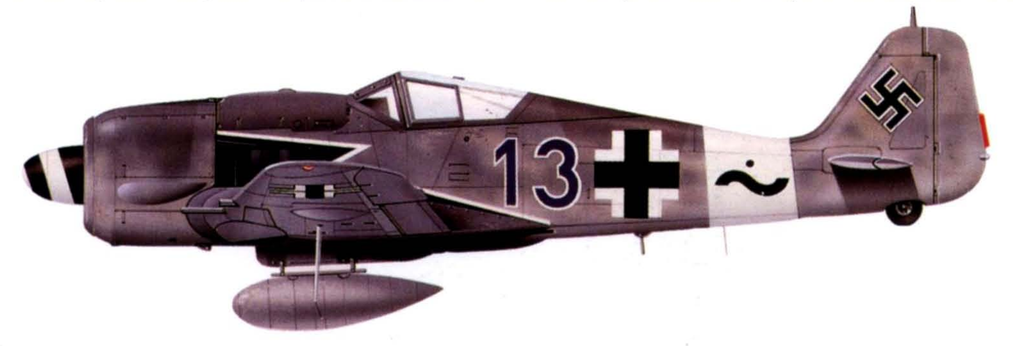
24
Fw 190A-3 "7 Negro" (Wk-Nr 216) del Oblt Karl Borris, *Staffelkapitän* de la 8ª/JG 26, Wevelghem, marzo de 1942.

Borris, único piloto que era miembro de la JG 26 desde antes de la guerra y que voló con la Geschwader hasta el final de la misma, estuvo al mando de la 8ª Staffel desde noviembre de 1941 hasta mediado 1943, momento en que asumió el mando del I/JG 26 durante los dos últimos años de las hostilidades. Por lo tanto su carrera abarcó por completo la historia del Fw 190 en el Frente Occidental, desde los primeros "Antons" como el presentado aquí, hasta los últimos días con los "Dora-9". En ese tiempo consiguió 43 victorias, entre las que se contaron cuatro bombarderos pesados. Sin embargo, su contribución a la historia de la JG 26 no debe valorarse tanto por el número de victorias conseguidas sino por sus dotes de mando y por la guía que supuso para aquellos que estuvieron bajo sus órdenes.



25
Fw 190A-3 "1 Amarillo" del Oblt Kurt Ruppert, *Staffelkapitän* de la 9ª/JG 26, Moorseele, agosto de 1942.

En el "Anton-3" de Kurt Ruppert se aprecian los emblemas reglamentarios de 1942-43. La costumbre de que el Kapitän pilotase el avión con el número "1" se remonta a las normas anteriores a la guerra, pero según se fue desarrollando el conflicto, esta costumbre se hizo menos común, aunque no está claro si el motivo de ello respondía a una preferencia personal o se trataba de un intento deliberado de ocultar la identidad del jefe de la unidad. Tras casi dos años y medio al frente de la 9ª/JG 26, el 13 de abril de 1943, Ruppert asumió el mando de III Gr que estaba equipado con Bf 109. Dos meses más tarde resultó muerto en combate, cuando contaba en su haber final con 21 victorias entre las que se incluían tres Spitfire derribados sobre Dieppe.



26
Fw 190A-8/R8 "13 Azul" del Maj Walther Dahl, *Geschwaderkommodore* del JG 300, Illesheim, junio de 1944.

Esta figura, basada en una bien conocida fotografía, supuestamente representa el primer "Sturmbock" pilotado por Dahl cuando fue nombrado Kommodore de la JG 300 (inicialmente conocido como JG z.b.V., "Grupo de caza de operaciones especiales"). Por los emblemas de su fuselaje podría tratarse de uno de los aparatos que antes habían pertenecido al IV (Sturm)/JG 3. Otro candidato probable a ser el "13 Azul" de Dahl es un A-8 con la cúpula de vidrio lisa y sin el dibujo en zig-zag en el panel del escape. Pero cualquiera que fuese el Fw 190 que pilotase, no hay dudas sobre la destreza de Dahl con él: ¡51 victorias en el Oeste, incluyendo 36 bombarderos pesados!



27

Fw 190A-6 "3 Verde" (Wk-Nr 350453) del Hptm Friedrich-Karl Müller, *Geschwader TO* del JG 300, Bonn-Hangelar, noviembre de 1943.

Friedrich-Karl Müller, el piloto de caza nocturna sobre aparatos de un solo motor, pilotó tanto el Fw 190 como el Bf 109 en el tiempo que prestó servicio en la Geschwaderstab de la JG 300 durante las operaciones iniciales como unidad "Wilde Sau". Aquí, su A-6 muestra ya evidencias de 16 victorias. Posteriormente, Müller mandó la 1ª/NJGr. 10 y el I/NJGr 11 llegando a contar en su haber 30 victorias al terminar la guerra; todas ellas, excepto siete, conseguidas en misiones "Wilde Sau", incluyendo 3 sobre Berlín durante la noche del 24 de agosto de 1943.



28

Fw 190A-8/R8 "1 Rojo" (Wk-Nr 682204) del Lt Klaus Bretschneider, *Staffelkapitän* de la 5ª/JG 300, Löbnitz, alrededor de noviembre de 1944.

El Sturmbock A-8 de cúpula lisa de Bretschneider refleja el cambio de misión del II/JG 300 –del anonimato de la caza nocturna individual en las misiones "Wilde Sau" a los ataques en masa "Sturm"– con su colorida espiral de la ojiva de la hélice, banda roja en la parte posterior del fuselaje (posteriormente sustituida por una banda azul-blanca-azul para evitar la confusión con la JG 1) y el nombre individual del aparato. Bretschneider, que ya había conseguido 14 victorias nocturnas en sólo 20 salidas "Wilde Sau", tuvo el mismo éxito en la caza diurna con 17 victorias en 26 misiones, incluyendo entre ellas tres bombarderos pesados en un solo día –el 7 de octubre de 1944 – una de ellas conseguida embistiendo al objetivo. Obviamente pilotó muchos aparatos diferentes (éste es el Rauhbautz, "Tipo Duro" VII), antes de ser derribado y muerto por los P-51 cerca de Oberaula el 24 de diciembre de 1944.



29

Fw 190-8 "19 Rojo" (Wk-Nr 172733) del Un. Ernst Schröder, de la 5ª/JG 300, Löbnitz, alrededor de noviembre de 1944.

El A-8 estándar (no era un "Sturmbock") de Ernst Schröder, otro de los llamativos aparatos de la 5ª Staffel, llevaba el escudo de armas de Colonia junto con el saludo de carnaval de la ciudad en el costado izquierdo y el nombre Edelgard a la derecha. Schröder obtuvo varias victorias con este aparato, entre los que se contaban dos B-24 derribados el 27 de septiembre de 1944, antes de que un combate aéreo a baja altura con los P-51 y el posterior aterrizaje forzoso diesen fin a su relación el 27 de noviembre. Sin embargo Schröder sobrevivió tanto a aquel aterrizaje como a la guerra con siete victorias en su haber final.



30
Fw 190-8/R8 "8 Rojo" del Un. Matthäus Erhardt, de la 5ª/JG 300, Löbnitz, alrededor de noviembre de 1944.

Mattäus Erhardt, que con sus 19 años de edad era uno de los miembros más jóvenes de la 5ª Staffel, voló como compañero de ala de Klaus Bretschneider en otro "Sturmbock" de cúpula lisa que tenía el nombre de "Pimpf" ("Jovencito"). Obsérvese la ausencia de la barra horizontal del II Gruppe sobre la banda roja atrás en el fuselaje. A pesar de su juventud Erhardt consiguió también ganarse su propio prestigio anotándose siete victorias, cinco de ellas bombarderos pesados, antes de ser derribado a su vez en un combate aéreo el 14 de enero de 1945 y tener que saltar en paracaídas con una rodilla rota.



31
Ta 152H-1 "3 Verde" del OF Josef Keil, de la *Geschwaderstab* del JG 301, Alteno, abril de 1945.

La única unidad de la Luftwaffe que utilizó el último modelo de la línea Focke-Wulf –el Tank Ta 152– fue la Geschwaderstab de la JG 301, y el único piloto de la unidad que alcanzó la categoría de as sobre este aparato fue Josef Keil, quien obtuvo exactamente la mitad de sus 10 victorias cuando pilotaba el Ta 152 en ambos Frentes, Occidental y del Este durante las cinco últimas semanas de guerra.



32
Fw 190A-8 "6 Blanco" del OF Willi Reschke, de la 12ª/JG 301, Stendal, noviembre de 1944.

Antes de ser destinado al Geschwaderstab de la JG 301, donde pilotó el Ta 152 "9 Verde" que llevaba el mismo acabado que el aparato de Keil que figura más arriba, Willi Reschke prestó servicio en el I/JG 302 (equipado con aparatos Bf 109G) y en el III/JG 301. Durante esos 12 meses ¡fue derribado en ocho ocasiones, y tuvo que saltar en paracaídas en cuatro de ellas! Frente a esto, su cuenta final de victorias ascendió a 26, la mayoría de ellas obtenidas en el Frente Occidental, entre las que se contaban 18 bombarderos cuatrimotores.



1

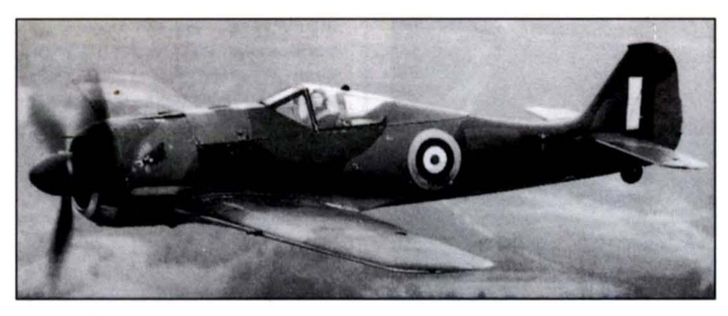
Aquí está retratado el Ob Walter "Gulle" Oesau como Geschwaderkommodore de la JG 1 vistiendo la chaqueta ligera de verano, pantalón de montar de oficial y las botas de vuelo reglamentarias. Obsérvese que lleva en su cuello la Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas y las hombreras de su graduación apenas visibles debajo del chaleco salvavidas inflable FI 30154, con su boquilla (en la parte superior) y el cilindro del aire comprimido a la altura de la cintura.

2

"Pips" Priller, Geschwaderkommodore de la JG 26, en el verano de 1944. Los pantalones exteriores de cuero con múltiples cremalleras resultan discordantes con la guerrera del uniforme y las insignias al completo, entre las que están los distintivos de su graduación en las solapas y hombreras, la Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas y la Cruz de Hierro.

3

Otro devoto de los pantalones de montar metidos por dentro de las botas de vuelo, el Maj Heinz Bär, GK del II/JG 1, expresaba su personalidad vistiendo su cazadora de vuelo norteamericana de cuero "liberada", a la cual había adosado las hombreras de su graduación y la Cruz de Hierro de Primera Clase. Obsérvese que lleva la Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas alrededor de su cuello y el "Schiffchen" o gorro cuartelero sobre su cabeza.



Ahora con nuevo propietario, al "Anton 3" de Faber se le ha sustituido su Werk-Nummer de la Luftwaffe (5)313 por el número de serie de la RAF MP499. También se le ha dado una capa de pintura de camuflaje británico, pero mientras que la cruz del fuselaje ha sido simplemente cubierta por la pintura y el emblema de la RAF, la insignia alusiva de Hahn ha sido cuidadosamente repintada. ¿Era por casualidad el jefe de la base de Pembrey un Wg Cdr Gallo? La RAF efectuó un total de 29 vuelos, sumando en total 12 horas y 15 minutos con el MP499 entre el 3 de julio de 1942 y el 29 de enero de 1943, antes de ser licenciado el 18 de septiembre de ese mismo año. A continuación, el Fw 190 fue desmontado y sus diversos componentes principales fueron utilizados como blanco o sometidos a pruebas de destrucción.

Mientras tanto, en el III/JG 2 se encontró rápidamente un sustituto para el 313 descarriado. Aunque sus marcas pueden parecer idénticas, obsérvese que el aparato del que desciende "Assi" Hahn en esta fotografía no tiene la diagonal negra detrás de las rejillas del escape.



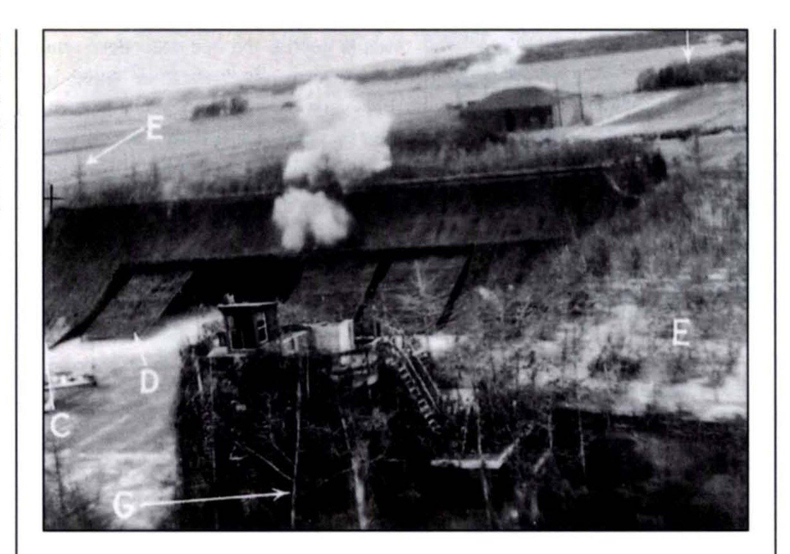
toda la guerra. ¡Ni que decir tiene que su sarcástico ofrecimiento de volver a ponerlo en vuelo y demostrar a la RAF todo lo que de verdad era capaz de hacer el aparato –si le hacían el favor de repostarlo– fue rechazada de plano!

A pesar de que su número había aumentado, el mes de julio de 1942 marcó un claro punto de inflexión en la suerte de los Gruppen de Fw 190. Ahora, los "felices" meses de la primavera y de principios del verano habían quedado atrás. Estaban apareciendo nuevos adversarios y se hacía necesario adoptar una actitud más defensiva, hasta el punto de que algunos de los Gruppen cuyas bases estaban situadas más próximas a la costa recibieron la orden de retirarse hacia el interior durante las horas de oscuridad. Dado que la Luftwaffe ignoraba todavía la suerte corrida por el aparato de Faber, con esta medida pretendía desbaratar el mismo tipo de operación de comandos que los británicos habían estado considerando con la operación Airthief. Aunque estos vuelos de traslado al alba y al ocaso eran considerados por muchos como un fastidio, una de las unidades encontró que la precaución ofrecía una ventaja añadida: ¡su base nocturna estaba convenientemente próxima a las instalaciones de una unidad de transmisiones compuesta en su totalidad por mujeres!

Sin embargo, en general la segunda mitad de 1942 anunció la era de la "selección natural". Si un piloto conseguía sobrevivir a sus primeras misiones, tenía todas las probabilidades de alcanzar el éxito, ya que, a pesar del aumento de la oposición, las victorias personales estaban empezando a aumentar, y comenzaban a aparecer las grandes figuras del Fw 190.

El mes de julio, empezó y terminó con dos importantes encuentros. El día 4 –día de la Independencia norteamericana– 12 bombarderos Boston de la RAF, con la mitad de ellos tripulados por personal norteamericano, atacaron los aeródromos de la JG 1 en Holanda. Fue la primera incursión de bombardeo sobre el Norte de Europa (sin contar una misión de prueba aislada efectuada cinco días antes). Pero aunque dos de los Boston tripulados por norteamericanos no lograron regresar, fue un siniestro augurio del torbellino que se avecinaba. Más tarde, el 30 de julio, se produjo el primer encuentro entre el Fw 190 y el Spitfire IX cuando, en la Operación "Circus" número 200, la RAF envió a seis Boston con una fuerte escolta de cazas proporcionada por el Ala de Hornchurch a atacar la base de la JG 26 en Abbeville-Drucat. A pesar de que los pilotos de los Spitfire IX del 64 Sqn afirmaron haber destruido cinco Focke-Wulf, el hecho es que sólo se perdió uno (el cual fue atribuido al as con 21 victorias en su haber Flt Lt Donald Kingaby), y los anticuados Spitfire V continuaron sufriendo. Catorce no consiguieron regresar, y diez de esas victorias fueron reclamadas por los Gruppen I y III/JG 26.

El 19 de agosto de 1942, la Operación Jubilee, la costosa incursión a cargo de los canadienses en Dieppe (justificada después como un necesario "reconocimiento en fuerza" previo a cualquier intento de una invasión del Norte de Europa) proporcionó a las dos veteranas JG del Canal, las JGs 2 y 26, su segunda acción importante del año. Aunque la fuerza aliada de asalto anfibio alcanzó la costa francesa sin ser descubierta por la Luftwaffe, una vez detectada fue sometida a ataques con todos los medios durante todo el día. Los primeros aparatos que despegaron poco después de las 6:15 horas fue-



Incursión del 4 de julio efectuada por Boston pilotados por británicos y norteamericanos contra las bases de la JG 1 en Holanda. Se cree que la imagen corresponde a De Kooy (obsérvese el Fw 190 del 4º Gr abajo a la izquierda, señalado por el personal de inteligencia fotográfica de la RAF con la letra "C" en la copia original). Según los informes, el humo que se ve en el extremo más alejado del campo correspondería a uno de los Boston alcanzados durante el ataque, y otro de estos aparatos puede distinguirse a la izquierda de la explosión volando bajo con respecto al horizonte.

ron los de la Schwarm de servicio de alerta (de la 5./JG 26) en Abbeville-Drucat. Minutos después les siguieron diez Fw 190 de la 1ª/JG 26 del Oblt Josef Haiböck procedentes de St. Omer-Arques, y a poca distancia las escuadrillas 2ª y 3ª/JG 26. Las Staffel que componían esta respuesta inicial fueron detenidas, al entablarse combates aéreos individuales, por el masivo paraguas aéreo que protegía a la flota de desembarco, pero los ataques más coordinados, a cargo del Gr III./JG 26 a las 7:00 horas y del II./JG 26 unos 50 minutos después, consiguieron romper con fuerza la pantalla de Spitfire y efectuar varias penetraciones. Hacia las 9:30 horas se estimaba que el JG 26 tenía 100 cazas sobre la cabeza de playa, y habían dado cuenta de 27 Spitfire antes de que los primeros aviones de la JG 2, algunos escoltando formaciones de bombarderos, llegasen desde Le Havre a media mañana.

Para cuando el último Fw 190 de la JG 26 aterrizó a las 21:21 horas, la Geschwader había efectuado un total de 377 salidas en 36 misiones distintas, y la mayoría de sus pilotos había volado 3 ó 4 veces a lo largo del día; por su parte, las cifras de la JG 2 eran ligeramente inferiores. Independientemente de la controversia en torno al número real de aterrizajes, la RAF había pagado un elevado precio por mantener la superioridad aérea sobre los confines estrictos de las playas de Dieppe y sus aguas adyacentes: 106 aviones perdidos, incluidos 88 Spitfire. Frente a esto, la JG 2 perdió 14 cazas (resultando muertos ocho pilotos) y la JG 26, seis cazas con sus pilotos. La Luftwaffe perdió también 28 bombarderos, la mitad de ellos Do 217 del KG 2.

El Gruppe que salió peor parado fue el I./JG 2 del Hptm Erich Leie, con base en Tricqueville, con la pérdida de ocho Fw 190 y cinco pilotos muertos. En contraste, el III./JG2 de "Assi" Hahn, de Maupertus, sólo tuvo dos pilotos heridos, y los Experten del III. Gr alcanzaron considerables éxitos durante aquella jornada, en la que el SK Oblt Egon Mayer (7./JG 2) se anotó su 50ª victoria en el frente occidental y el Hptm Siegfried Schnell (9./JG 26) consiguió derribar 5 Spitfire. De todos ellos, quien mayor éxito tuvo aquel día fue el Lt Josef "Sepp" Wurmheller, que derribó seis Spitfire y un Blenheim, a pesar de que volaba con una pierna rota en un accidente sufrido anteriormente, además de haber sufrido una conmoción a causa de un aterrizaje forzoso debido a un fallo del motor poco después del despegue para su primera misión del día.

La JG 26 se adjudicó 40 aviones aliados destruidos (19 menos que la JG 2), de entre los cuales, el GK Hptm Johannes Seifert se anotó su victoria número 40. Casi como una acción secundaria de los acontecimientos del día, que en realidad no tuvo demasiadas consecuencias, fue una incursión a cargo de 22 B-17 de la 8ª AF sobre el aeródromo del II./JG 26 en Abbeville-Drucat. Sólo tres minutos transcurrieron entre el momento en que se dio la alarma inicial y el instante en que hacían explosión las primeras bombas y apenas hubo tiempo de proteger en refugios a los Fw 190 que estaban siendo reabastecidos de combustible y munición. Pese a esto, los archivos de la Luftwaffe indican sorprendentemente que los daños producidos fueron escasos. Ésta había sido la segunda incursión de las Flying Fortresses (Fortalezas Volantes) sobre la Europa ocupada, aunque como intento de interdicción del campo de batalla por bombarderos pesados no fue precisamente un éxito. Sin embargo, fue un paso irreversible más hacia el objetivo final de los norteamericanos de alcanzar la superioridad aérea absoluta en operaciones diurnas.

Antes de que el mes de agosto terminase, los B-17 efectuaron seis incursiones más a través del Canal sin sufrir pérdidas, aunque en la del día 21 sobre Rotterdam tuvieron un breve enfrentamiento con elementos del II./JG 1, hasta que recibieron la orden de regresar debido a la falta de escolta de cazas, en el transcurso del cual se produjo la primera baja en combate de tripulantes de la 8ª AF. Por su parte, los artilleros del 97 Bomb Group (BG) afirmaron haber destruido dos Fw 190, más cinco derribos probables y seis aparatos alemanes averiados, mientras que la unidad del Oblt Detlev Rohwer había sufrido en realidad sólo daños en dos de sus aparatos.

Rohwer estaba ocupando temporalmente el puesto de Oficial al Mando interino del II./JG 1 desde que, el 15 de junio, el Hptm Hans von Hahn fuese relevado del mando y confinado en su alojamiento tras un incidente rodeado de circunstancias un tanto misteriosas relacionadas con disparos efectuados contra un centinela. Sin embargo, aunque por el momento los B-17 permanecían inviolados, los Fw 190 de la JG 1 seguían infligiendo continuas pérdidas a sus demás adversarios diurnos, incluyendo a la otra nueva adquisición del arsenal aliado, el De Havilland Mosquito.

El Rottenführer de la primera pareja de Fw 190 que despegaron para verificar los informes sobre un desembarco aliado en Dieppe el 19 de agosto de 1942 era el Oblt Horst Sternberg. En la imagen aparece como Leutnant en noviembre de 1941, mostrando su nuevo "13 Negro", fotografiado en una página anterior, a un corresponsal de guerra aparentemente poco impresionado.

Apropiadamente, correspondió al principal Gruppe de Fw 190, el II./JG 26 derribar la primera Flying Fortress americana. Encabezado ahora por el Hptm Conny Meyer (destinado a ocuparse de "asuntos más importantes", el indomable "Jochen" Müncheberg había sido transferido a la JG 51 como "aprendiz de Kommodore", empleando su autodespectiva frase) el II./JG 26 se lanzó al aire el 6 de septiembre para interceptar una formación de 30 B-17 que atacaba la fábrica de aviones Potez en Meaulte. Tras quitarse de encima una mal posicionada escolta de Sptifire IX, casi la totalidad del Gruppe –unos 50 aparatos en total– se lanzaron sobre los bombarderos desde todas direcciones. Casi todas las Flying Fortreses sufrieron daños de algún tipo, pero fue el Gruppenkommandeur mismo quien reclamó el honor de anotarse el primer derribo de un B-17 norteamericano en la Guerra Europea cuando un aparato del 97º BG cayó sobre Flesselles, al Noroeste de Amiens, a las 1855 horas. Perseguidos en su ruta de vuelta hacia la costa, otro B-17 cayó al mar a la altura de Le Tréport 11 minutos después, tras haber sido atacado por media docena de Fw 190 de la 4ª/JG 26. La victoria fue atribuida al OF Willi Roth.

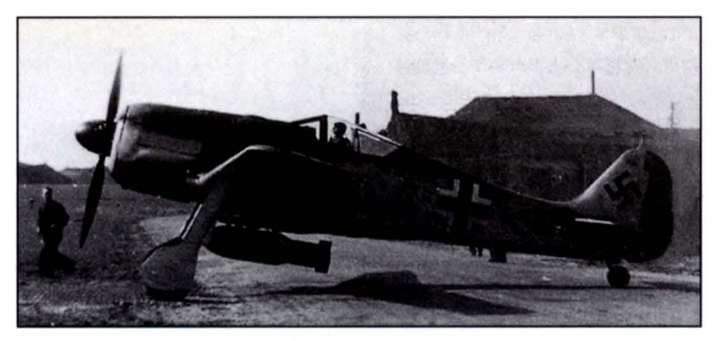
Al día siguiente los B-17 regresaron a Rotterdam, y de nuevo la JG 1 des-

pegó para presentar batalla. Esta vez no regresaron dos Focke-Wulf, víctima uno de ellos de la escolta de Spitfire y el otro derribado por el fuego defensivo de los mismos bombarderos. Aunque estas pérdidas estaban lejos de los 12 derribos reclamados por los artilleros de los B-17 (más 10 probables y 12 dañados), el balance de la actuación de la JG 1 en sus dos primeros encuentros con las Flying Fortresses –dos cazas derribados y dos con daños a cambio de ningún éxito– no inspiraba confianza precisamente. Las cualidades del B-17 –su tamaño, su armamento defensivo y su capacidad para encajar el castigo– fueron pronto tema de discusión en las salas de pilotos de la Luftwaffe en tonos de respeto iguales, si no mayores, que aquellos con que la RAF había saludado la llegada del Fw 190, 12 meses antes. Los pilotos de caza alemanes estaban esforzándose por dar con un procedimiento de respuesta eficaz para repeler las incursiones diurnas norteamericanas.

Una clásica aproximación por detrás haría que el caza atacante estuviese sometido continuamente durante minutos al fuego de las ametralladoras Browning de 0,5 " mientras pasaba por la formación en caja de los bombarderos para llegar a la distancia de empleo de sus MG 17, cuyos disparos trazadores eran indispensables para ayudar a apuntar el más potente cañón MG 151. Sometidos al fuego enemigo (un enemigo cuyo enorme tamaño ocupaba no sólo el visor de puntería Revi, sino todo el parabrisas, mucho antes de llegar a estar dentro del alcance eficaz), sorprende poco que muchos pilotos de Fw 190 abriesen fuego prematuramente y a continuación efectuasen la maniobra de evasión; y que aquellos que mantenían el rumbo de aproximación y llegaban hasta la distancia adecuada de los bombarderos buscasen, comprensiblemente, cualquier ángulo y dirección a través de la formación que les prometiese las mejores posibilidades de escape y supervivencia personales. Bajo tales condiciones raramente se llevaban a cabo los ataques coordinados de la formación de acuerdo con lo planeado, y a los jefes de formación les era casi imposible reagrupar a sus cazas dispersos después de cada pasada. De hecho, si se efectuaba más de un ataque, era afortunado el jefe de formación que podía contar con reunir a más de la mitad de los aparatos que habían tomado parte en la pasada anterior.

El 2 de octubre, la JG 26 perdió su primer Fw 190 frente a los B-17 durante otra incursión sobre Meaulte, pero exactamente una semana después, durante la mayor incursión realizada por la 8ª AF en 1942 (más de 100 bombarderos de cinco grupos se enviaron contra objetivos industriales y aeródromos del Norte de Francia), la JG 26 hizo más que restablecer el equilibrio.

A las 9:00 horas, el III. Gr del Hptm Priller acababa de aterrizar en Wevelghem, de vuelta de su incursión nocturna más al interior, cuando recibió la orden de despegar de nuevo. Ascendiendo rápidamente, los Fw 190 se dirigieron contra los bombarderos que volaban en grupos separados de tres aparatos en formación en V. Fue la primera experiencia de "Pips" Priller con los bombarderos pesados americanos; este "alter Hase" –que ya había salido victoriosos contra 77 oponentes occidentales– quedó confundido por su enorme tamaño. Por dos veces dispuso a sus pilotos para el ataque, al darse cuenta de que había apreciado incorrectamente la altitud de los bombarderos y que todavía estaban muy por encima de él. Al tercer intento la altitud era correcta. Tras ordenar a los Fw 190 que atacasen por "Rotten" (parejas) a los grupos en V de tres bombarderos desde atrás, Priller y su punto se lanzaron al ataque. El experimentado Kommandeur no tardó en cobrarse una victoria, y su víctima, un B-17 del 306 BG (que hacía su debut operativo) se estrellaba al Sur de Lille. El



Un caza-bombardero Fw 190A-5 de la especializada 10ª (Jabo)/JG 26 rodando para el despegue con una bomba de 500 Kg en el soporte central. Aviones de esta Staffel participaron en la incursión sobre Canterbury del 31 de octubre de 1942. Las Jabostaffeln tanto del G 2 como de la JG 26 llevaban sus insignias distintivas de unidad detrás de la cruz del fuselaje.

Lt Otto Stammberger de la 9ª St describe gráficamente el final de una segunda Fortress del 92 BG de este modo:

"Me aproximé por detrás. A todo gas. Las cosas se hacían cada vez más y más grandes. Abrí fuego demasiado pronto y efectué la maniobra de escape temiendo que chocaría con «las puertas del granero». Estaba desconcertado por no haber conseguido ningún impacto hasta que recordé el tamaño de las bestias, ¡tenían una envergadura de 40 metros! A la derecha, me coloco mucho más cerca, las cosas no van a empezar a suceder demasiado pronto. Me concentro sobre los motores del ala izquierda. Tercera pasada y los dos motores izquierdos están en llamas. A continuación, una buena ráfaga en el motor exterior derecho y empieza a caer hacia la izquierda, perdiendo altura en amplias espirales. A unos 2000 metros, cuatro o cinco hombres logran saltar en paracaídas antes de que el gigante se estrelle al Este de Vendeville."

Otro grupo que efectuaba su primera misión aquel día era el 93 BG, equipado con aparatos B-24. Éste iba a ser el bautismo de fuego de los Liberators sobre el Norte de Europa y les costaría la pérdida de uno de ellos, derribado por el Hptm Klaus Mietusch, SK de la 7ª/JG 26, sobre las proximidades de Lille. Mietusch causó también daños a un tercer B-17 (del 301 BG), que posteriormente cayo en aguas del Canal. El mito de la casi invulnerabilidad de los bombarderos pesados americanos había quedado gravemente maltrecho, y tendrían que pasar más de dos meses hasta que se montase otra incursión con unas fuerzas de similar entidad. Pero la tendencia a aumentar el número de incursiones de bombardeo diurnas aliadas impulsó a Hitler a ordenar a la Luftwaffe que llevase a cabo una operación de represalia. Por ello, correspondió a los Fw 190 de las JGs 2 y 26 poner en práctica la mayor incursión diurna sobre el Reino Unido desde 1940. El 31 de octubre, 19 aviones pertenecientes a las dos Jabostaffeln especializadas del Geschwader, acompañados por 49 Focke-Wulf de los Sqn I y II./JG 26 armados con bombas (la fuerza iba escoltada por otros 62 Fw 190 de los Sqn II./JG 2 y III./JG 26) fueron enviados contra Canterbury. Sólo dos de los atacantes fueron derribados. El Fw Hell de la 5ª/JG 2 sobrevivió tras ser alcanzado su aparato por el fuego de la Artillería Antiaérea ligera estrellándose cerca de Sandwich, y durante el vuelo de regreso, el Lt Paul Galland de la 8ª/JG 26 cayó al mar a la altura de Calais al ser alcanzado por los disparos de un Spitfire. Paul era el más joven de los tres hermanos Galland que habían servido en la JG 26, contaba en su haber con 17 victorias (la última, un bombardero Boston que había derribado poco antes esa misma tarde) cuando encontró la muerte al acudir en ayuda de otro piloto compañero de escuadrilla.

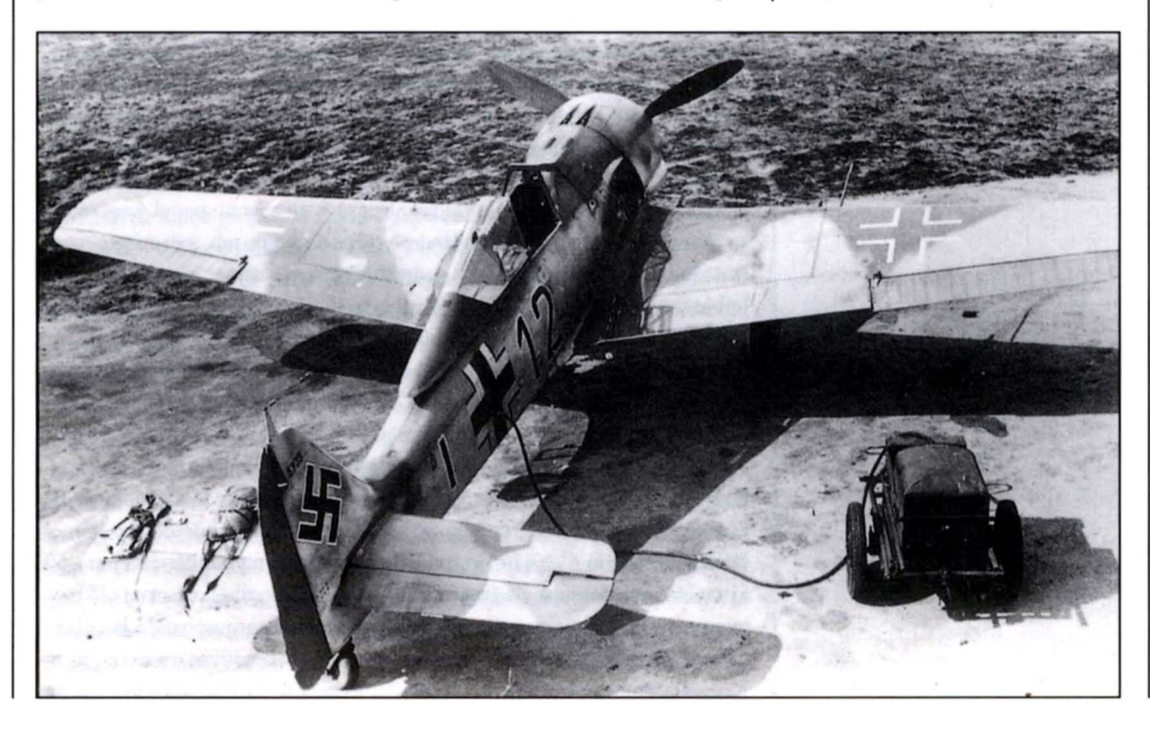
Mientras tanto, siguiendo la costa más hacia el Este, la JG 1 continuaba infligiendo pérdidas entre los aparatos de la RAF. Entre sus víctimas de octubre se contaba un grupo de tres Mosquitos, y, el 25 de noviembre, el OF Hessen de la 5ª/JG 1 informó haber derribado un Lancaster a unos 60 kilómetros al Noroeste de Bergen-am-Zee. Este aparato había tomado parte en una pequeña incursión diurna experimental, aprovechando la cobertura de las nubes, dirigida contra Essen y otros objetivos situados en el Noroeste de Alemania. La respuesta inmediata de la JG 1 fue enviar a un

grupo de pilotos a un curso de vuelo instrumental a ciegas con el fin de mejorar sus capacidades de vuelo en malas condiciones meteorológicas para el caso de que volviese a repetirse una incursión similar.

Sin embargo, fueron los acontecimientos que se producían mucho más lejos de allí los que dictaron los movimientos del mes de noviembre. La operación Torch, los desembarcos Aliados en el Noroeste de África, supuso una siniestra amenaza en la línea de flotación de la "Fortaleza Europea" de Hitler. En consecuencia, ahora por primera vez, las Jagdgeschwader que tenían sus bases en el frente Occidental iban a experimentar los traslados súbitos y apresurados del tipo "apaga fuegos" a otra zona de peligro que desde hacía mucho tiempo era familiar a sus hermanos del amplio frente Oriental. Por lo tanto, durante la segunda semana de noviembre el Oberstlt Walter Oesau se vio despojado de dos de sus tres Gruppen, al ser enviado a Marsella el I./JG 2 del Hptm Erich Leie para apoyar la ocupación alemana del Sur de Francia, bajo el control de Vichy, y estar el II./JG 2 del Hptm Helmut-Felix Bolze preparándose para intervenir al otro lado del Mediterráneo en Túnez. Como el III. Gr del Hptm Egon Mayer ya había sido trasladado desde Poix a Vannes-Meuçon para proteger las bases de submarinos de la Kriegsmarine en el Atlántico, las unidades de la JG 26 prácticamente habían quedado como únicos guardianes de la costa del Canal. Además, con el comienzo de la reconversión del III./JG 26 al Bf 109 antes de que acabase el año, a finales de 1942 la presencia de los Fw 190 de la Luftwaffe a través de los estrechos al Sur de Inglaterra quedaría reducida a sólo dos Jagdgruppen.

Sin embargo, poco antes se había dado un paso importante en la lucha contra los bombarderos pesados americanos al haberse formulado y puesto en práctica un novedoso procedimiento de ataque. Después de pasar semanas estudiando informes sobre ataques desde detrás, desde los cuadrantes superior e inferior y de través, de analizar resultados y de preguntar a los pilotos, los jefes de caza de la Luftwaffe habían llegado finalmente a la conclusión de que

La 8ª /JG 2 del Hptm Bruno Stolle pasó los meses de otoño e invierno de 1942-43 en Brest-Guipavas patrullando sobre el Atlántico para proteger a los submarinos que entraban o salían de sus bases en Francia. El "12 Negro", un A-4 con W.Nr.5735, está a la espera de iniciar una de esas misiones con el chaleco salvavidas y el paracaídas dorsal del piloto preparados sobre el estabilizador horizontal izquierdo...





... y aquí está equipándose con ellos. Obsérvense también las bengalas de señales debajo de su rodilla derecha y el piernógrafo sobre el muslo izquierdo. La actitud del personal de tierra parece sugerir que se trata de una patrulla de rutina y no una salida de emergencia.

las pasadas frontales ofrecían la mejor posibilidad de dañar o destruir a un bombardero cuatrimotor. De este modo la tripulación de cabina era vulnerable y el arco frontal de fuego defensivo era el más débil.

El mal tiempo de aquel día había obligado a que muchos de los bombarderos pesados, "heavies" abortasen su quinta visita a la base de submarinos de St. Nazaire. Los nueve B-17 que consiguieron llegar al objetivo fueron rechazados por los Focke-Wulfs atacando en grupos de tres desde el ángulo muerto delantero. Fueron machacadas cuatro Flying Fortress de la formación, lo cual constituyó la pasada con más éxito efectuada contra los norteamericanos hasta esa fecha. Después de haber sido interrogados los estremecidos supervivientes, un informe de inteligencia del Cuartel General de la 8ª AF comentaba: "En esta operación se ha observado un cambio en las tácticas empleadas por los cazas enemigos, casi todos los ataques han sido frontales y aparentemente dirigidos al lado derecho del morro".

A pesar de éxito inicial de la Jagdwaffe, el 20 de diciembre, durante un enfrentamiento en el que combatieron los tres Gr de la JG 26 (más el II./JG 2) contra más de 100 B-17 y B-24 enviados contra el principal centro de mantenimiento de la Luftwaffe en Romilly-sur-Seine, sólo fueron derribados sobre Francia cinco B-17. Esto supuso una gran decepción para los defensores, y la táctica de pasada frontal fue inmediatamente reevaluada y redefinida. En contraste con la prolongada exposición a que se veían sometidos en un ataque desde atrás, los pilotos de caza de la Lufwaffe se aproximaban ahora a sus objetivos a una velocidad combinada de casi 900 km/h. Tenían al enemigo dentro del alcance eficaz sólo durante una fracción de segundo y el ángulo plano de ataque desde el punto muerto de frente hacía que la correcta apreciación de su distancia al objetivo fuese casi imposible. La prisa por escapar demasiado pronto, por temor a chocar con el bombardero que aparecía vertiginosamente rápido y espantosamente grande en el visor de puntería, era casi irresistible. Experimentos posteriores demostraron que el ángulo de ataque óptimo desde el punto muerto de frente era de hecho de 10 grados sobre la horizontal – "alto a las doce en punto".

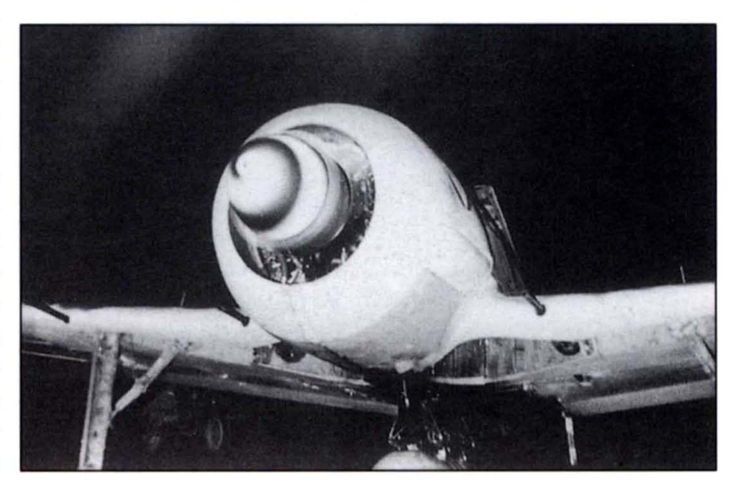
Al pasar de 1942 a 1943 se habían depurado los procedimientos tácticos y se habían trazado las líneas del campo de batalla, o al menos eso creían las Jagdgeschwader con base en el frente occidental. Pero el 27 de enero de 1943 los americanos atacaron Wilhemshaven– la ofensiva aérea diurna había llegado hasta la frontera alemana; y las costas del Canal, que durante más de dos años habían sido la primera línea del frente de la guerra en el aire en el Noroeste de Europa, estaban asumiendo cada vez más el papel de ser simplemente la primera línea de defensa, mientras la 8ª AF desfilaba con su creciente potencial hacia el corazón del Reich de Hitler y, al hacerlo, atraía al grueso de las unidades de Fw 190 de la Jagdwaffe hacia el mismo.

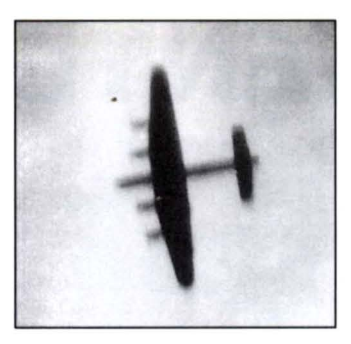
VERSIONES NOCTURNAS

Una versión tardía del Focke Wulf, que suponía una desviación de su misión principal como caza diurno de defensa –inicialmente a lo largo de las costas del Canal y más tarde sobre el mismo Reich–, fue su empleo como caza nocturno. Los primeros pasos en esa dirección fueron dados a principios del verano de 1943 por las Nachtjagdgeschwadern (alas de caza nocturna) ya establecidas. Al comprender que sus bimotores resultaban demasiado lentos para dar alcance al cada vez mayor número de Mosquitos de la RAF que surcaban los cielos de Alemania por la noche, varios Gruppen experimentaron con uno o dos Fw 190 apresuradamente modificados empleados en conjunción con el método de control desde tierra "Himmelbett" (cama con dosel). El II./NJG 1, por ejemplo, mantenía una pareja de Fw 190 listos para despegar en Bonn-Hangelar, para ayudar a proteger la cercana Colonia. Otras unidades que desplegaban estos llamados "Nachtjagdkommandos Fw 190" (destacamentos de cazas nocturnos Fw 190) eran el Stab y el III Gr del NJG 1, con base en Arnhem-Deelen y Twente respectivamente, y el IV./NJG 3 con base en Aalborg, en Dinamarca. Pero la indudable ventaja en cuanto a sus características, que ofrecía el Fw 190 sobre los BF 110 y Ju 88 con que estaban equipados los Gruppen estaba compensada más que de sobra por las dificultades de operar de noche y, en consecuencia, pocas victorias, si es que hubo alguna, pueden ser atribuidas a estos primeros esfuerzos improvisados.

Sin embargo, casi al mismo tiempo que tenían lugar estos primeros experimentos, se proponía una segunda forma de utilizar el Fw 190 como caza nocturno, la cual tuvo bastante más éxito. Se trataban del concepto "Wilde Sau" ("Cerdo Salvaje"), que dejó de lado las restricciones impuestas por el control desde tierra dirigido por radar y permitió a los Fw 190 pasearse a placer sobre las zonas de objetivos y buscar visualmente a los bombarderos de la RAF cuya silueta se distinguía claramente contra los resplandores de tierra. Pero estas operaciones "Wilde Sau" y las unidades que las llevaron a cabo, constituyeron una parte tan importante de la Defensa del Reich que preferimos tratarlas cronológicamente en el capítulo siguiente. En un último esfuerzo para convertir al Fw 190 en un aparato especializado en la caza nocturna, completado con la instalación de un radar a bordo, el 1 de enero de 1944 se activó el Nachtjagdgruppe 10. Con base en Werneuchen, cerca de Berlín, y mandado por el Maj Rudolf Schönert (un piloto de

Un caza nocturno Fw 190A-6 "Wilde Sau" del II/JG 300 con el motor en marcha en Rheine-Nord a principios de 1944. A primera vista el uso de una espiral en la ojiva de la hélice en un caza nocturno parecería tener poco sentido práctico. Sin embargo, una inspección más detallada revelará la insignia del "1 alado dentro de un círculo" de la JG 1 visible sobre el capot del motor, indicando que el II/JG 300 estaba "hermanado" inicialmente con uno de los Gruppen de Fw 190 de esta Geschwader de caza diurna antes de recibir sus propios aparatos.





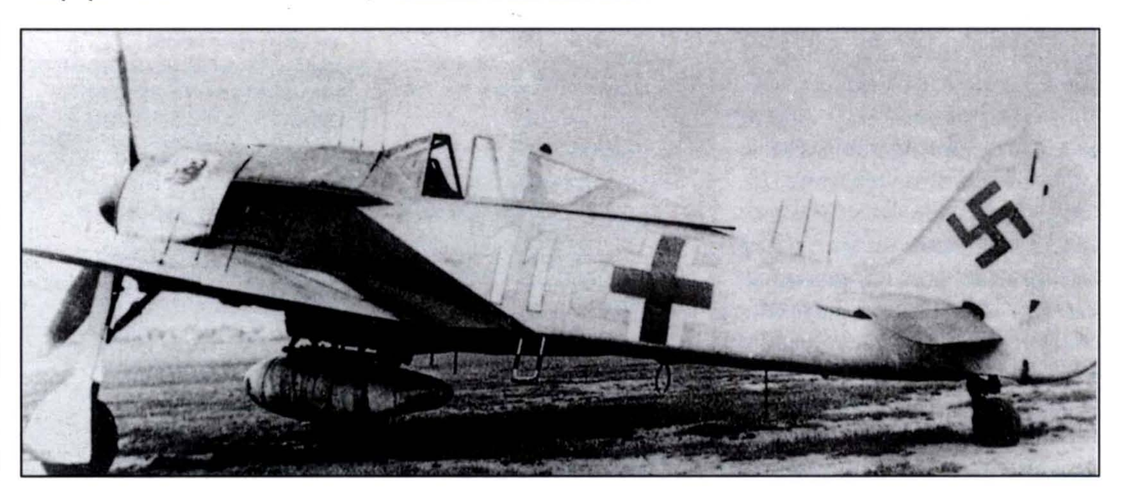
La idea básica del concepto "Wilde Sau" -destacar las siluetas de los bombarderos enemigos contra el resplandor de las explosiones e incendios en tierra- era llevada un paso adelante cuando las nubes ocultaban la zona de objetivos. En ese caso, el personal encargado de manejar los reflectores dirigía sus haces luminosos hacia la parte inferior de las nubes. La eficacia de esta táctica "Mattscheibe" (pantalla opaca) queda ampliamente demostrada por este Lancaster, cuya silueta se destaca sobre Berlín en diciembre de 1943 "como una polilla en una lámpara".

Al final, el uso del Fw 190 como caza nocturno giró en torno a pruebas llevadas a cabo por aparatos como este A-9/R11 de la 1ª/NJGr. 10 en Werneuchen a finales de 1944. Aunque equipado con radar de a bordo, el "11 Blanco" del Oblt Druse lleva todavía la insignia de la cabeza de jabalí "Wilde Sau" sobre el capot. Obsérvese también la forma fuselada sobre las rejillas del escape para evitar brillos.

caza nocturna muy experimentado que había regresado recientemente del Frente Oriental, donde consiguió 35 victorias como Kommandeur del I./NJG 100), ésta era una unidad de pruebas operacionales encargada de probar los últimos dispositivos desarrollados por el Departamento de Investigaciones Radar de la Luftwaffe. La 1ª St del Gruppe estaba equipada con monomotores Fw 190 y Bf 109 pilotados por veteranos de las operaciones "Wilde Sau". Se probaron en vuelo varios equipos, y uno de los que más éxito obtuvieron fue el denominado FuG 217 "Neptun J1", lo cual dio como resultado que los Fw 190 fuesen adornados con antenas de varilla delante y detrás de la cabina y en la parte superior e inferior de las alas.

Los Fw 190 con equipos "Neptun" de la 1ª/NJGr.10 fueron empleados operacionalmente durante el verano de 1944 consiguiendo algunos éxitos. El SK Hptm Friedrich-Karl Müller –conocido universalmente como "Nasen-Müller" (Narices-Müller), no sólo a causa de su prominente apéndice nasal, sino también para distinguirle del igualmente famoso miembro del JG 3 Friedrich-Karl "Tutti" Müller– fue el más destacado exponente de la caza nocturna con aparatos de un solo motor. A sus 32 años de edad, Müller, antiguo empleado de la Lufthansa, había ya obtenido 23 victorias nocturnas en las operaciones "Wilde Sau", tres de ellas sobre Berlín la noche del 23 al 24 de agosto de 1943, y fue él quien se anotó el único derribo de un Mosquito registrado en el haber de la 1ª/NJGr.10 durante el mes de mayo de 1944.

Pero la participación del Focke Wulf en la defensa nocturna del Reich, que ya duraba un año, estaba llegando a su fin. La 1ª/NJGr.10 todavía contaba con algunos Fw 190 en plantilla cuando proporcionó la infraestructura para la activación de la 2ª/NJG 11 en agosto, y ésta última continuó actuando durante varias semanas más con estos aparatos en la continua caza de los escurridizos Mosquitos. Sin embargo, mucho antes de terminar 1944 el último caza nocturno Fw 190 había desaparecido del inventario. Para aquel entonces, la protección aérea del Reich, tanto de día como de noche, estaba mucho más allá de las posibilidades de cualquier unidad especializada a pequeña escala, aunque sus pilotos fuesen los más entregados y resueltos. Pero para descubrir cómo la suerte de la Jagdwaffe había llegado a esta situación en los cielos de Alemania es preciso remontarse a dos años atrás.



FRENTE A FRENTE

El 6 de diciembre de 1942 fue la fecha de la famosa incursión de todos los escuadrones operativos de bombarderos del 2º Gr de la RAF contra la factoría de radio Philips de Eindhoven en Holanda. Parte de la fuerza atacante sobrevoló a baja altura la base del II./JG 26 en Woensdrecht perdiendo un Ventura derribado por las defensas Flak del aeródromo. No hubo respuesta por parte de los Fw 190 del Gruppe ya que habían salido hacia el Este para morder el cebo de una incursión de diversión sobre Lille a cargo de los B-17 de la Octava AF. Fue uno de estos aparatos, derribado por la 6ª St del Oblt Leonhardt, el que proporcionó al JG 1 el primer derribo de un cuatrimotor. Finalmente la Geschwader había conseguido sacarse la espina frente a los "heavies", y fue justo a tiempo porque, a lo largo de los meses siguientes, los pilotos de la JG 1, desplegados a caballo de la principal ruta de aproximación de los americanos a través del Mar del Norte hacia Alemania se encontrarían actuando como el primer baluarte de defensa contra los B-17 y B-24 cuyo número no hacía más que aumentar. A su izquierda, con base en Bélgica y en el Nordeste de Francia, la JG 26 del Maj Gerhard Schöpfel estaba encargada de proteger los accesos al Ruhr. Hacia el Oeste, a lo largo de las costas del Canal hasta el Atlántico, la JG 2, bajo el Mando del Oberstlt Walter Oesau continuaba defendiendo los objetivos situados en la Francia ocupada.



Este A-2 pilotado por el Oblt Max Buchholz de la 5ª/JG 1, fotografiado durante el verano de 1942 en Katwyk, lleva no sólo la insignia de la Staffel, sino también el emblema personal de Buchholz, un gran pájaro blanco (parcialmente visible debajo de la cabina). Ese mismo motivo fue adoptado posteriormente por el GK Hptm Dietrich Wickop, y adornaba el aparato que pilotaba cuando fue derribado por un P-47 el 16 de mayo de 1943 (véase figura en color número 5).

Resultaría demasiado fácil, si bien algo monótono, describir los sucesos de 1943 y de principios de 1944 en la forma de una lista casi diaria de incursiones, detallando el número de atacantes aliados derribados, la entidad de la respuesta alemana, y las victorias obtenidas y las pérdidas sufridas por ambos bandos. Pero con el telón de fondo de los constantes acosos y embestidas procedentes del otro lado del Canal y del Mar del Norte, que iban desde misiones de caza libre a cargo de cazas y caza-bombarderos de la RAF hasta incursiones de grandes masas de bombarderos pesados americanos, el período de 18 meses entre enero de 1943 y junio de 1944 –al igual que antes el año 1942– no sólo estuvo jalonado por una secuencia de sucesos relevantes, al realizar ambos bandos movimientos y contra-movimientos para conseguir o retener la superioridad aérea, sino que también se produjeron varias acciones de gran importancia.

La primera de éstas fue, por supuesto, la incursión sobre Wilhelmshaven del 27 de enero de 1943, el primer ataque de la 8ª AF contra un objetivo situado dentro de las fronteras de Alemania, y por lo tanto el primer asalto de los combates diurnos, que se prolongaron durante 30 meses y que constituyeron la Batalla del Reich. Aunque los nueve bombarderos que pretendía haber derribado la JG 1 fueron exactamente la tercera parte de los que realmente perdieron los americanos (en medio del ardor y confusión del combate, la reivindicación, de buena fe, de más victorias de las realmente obtenidas sería una constante por parte de ambos bandos a lo


Un primer plano del "Tatzelwurm" rojo de la 5ª/JG 1 en otro de los Fw 190 de la Staffel.

largo de toda la batalla), el primer encuentro con las compactas formaciones enemigas no resultó desalentador.

Mientras los pilotos de la JG 1 empezaban a poner en práctica sus aptitudes, se producían cambios en la vecina JG 26. Los veteranos del I./JG 26 al mando del Maj Johannes Seifert habían sido elegidos para ser trasladados al frente del Este como primera etapa de un ambicioso proyecto que consistía en que toda la Geschwader intercambiase su zona de despliegue con la JG 54, pero tras la llegada al frente occidental del III./JG 54, equipado con aparatos Bf 109, para ocupar su lugar, el plan fue discretamente archivado.

Un significado más inmediato tuvo el hecho de que el Maj Gerhard Schöpfel entregase el mando de la JG 26 al Maj Josef Priller. Schöpfel, que había relevado al Oberstlt Adolf Galland en diciembre de 1941 y que, de hecho, había sido el encargado de supervisar la transición de la JG 26 a los Fw 190, terminó la guerra como Kommodore de la JG 6, tras haber conseguido 40 victorias en el Frente Occidental, tres de ellas contra bombarderos cuatrimotores. "Pips" Priller, que permanecería al frente de la JG 26 hasta enero de 1945, fue uno de los auténticos "personajes" de la Jagdwaffe, y tal vez el arquetipo del jefe de ala del Frente Occidental. Todas y cada una de sus 101 victorias, entre las que se contaban 11 "heavies", las consiguió sobre el Noroeste de Europa. Durante las primeras semanas de mando de Priller, la JG 26 pasó algún tiempo evaluando nuevas armas, entre las que estaban unos lanzadores de granadas de mortero de 21 cm instalados bajo las alas, adaptados a partir del "Nebelwerfer" múltiple del Ejército de Tierra, pero que finalmente fueron rechazados por ser demasiado voluminosos. También se dedicaron a



El singular "Pips" Priller evidentemente no era ni supersticioso ni retraído. Aquí posa con el uniforme de Major junto a su BMW descapotable delante del "13 Negro", un Fw 190A-5 (Wk-Nr 7298) en Lille-Vendeville a principios del verano de 1943.



Aunque de mala calidad, esta foto muestra claramente otra de las monturas de Priller; el punto entre el "13" y la cruz del fuselaje ha sido sustituido por un pequeño rectángulo. Posiblemente se trata del A-6 Wk-Nr 530120, que pilotó como Oberstleutnant en Lille-Nord durante el invierno de 1943-44.

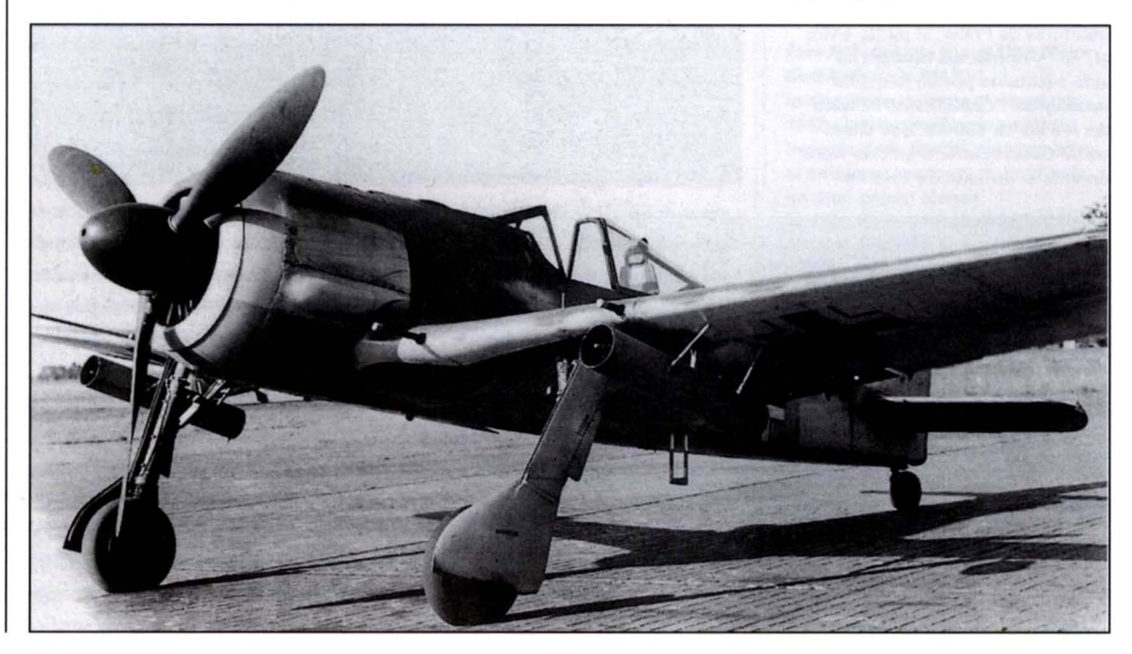
practicar las tácticas de ataque frontal, ahora oficialmente sancionadas como las que ofrecían las mayores posibilidades de éxito contra las formaciones de bombarderos enemigos. Tal vez el hecho de que todavía no las dominaban por completo quedó demostrado durante la primera incursión a gran escala de la 8ª AF sobre su territorio en el año que empezaba. Aunque 10 de los 22 B-17 a los que atacaron resultaron con daños, sólo uno de ellos fue derribado. Diez días después, el 23 de enero, los creadores de la táctica del ataque frontal, de la JG 2, les enseñaron cómo había que hacer las cosas derribando cinco de las 35 "Flying Fortresses" que atacaban Lorient.



Un tercer "13 Negro". Este A-8 fue utilizado durante los primeros días de la campaña de Normandía, aunque no ha podido confirmarse si este aparato fue el utilizado por Priller el día D en su "pasada inmortal" a lo largo de la cabeza de playa. Obsérvese su emblema personal (el nombre de su esposa Jutta escrito sobre el as de corazones), el estilo diferente del "3" y el pequeño rectángulo que ahora se ha transformado en una barra acabada en punta, más en línea con las marcas de Kommodore reglamentarias.

En marzo se produjeron dos incursiones de especial interés. El día 4, 71 B-17 despegaron para bombardear la estación clasificadora ferroviaria de Hamm, pero, debido al mal tiempo, sólo 16 consiguieron alcanzar el objetivo, mientras que los demás se dedicaron a atacar objetivos de oportunidad en Holanda, entre los que cabe señalar el puerto de Rotterdam. Estos últimos fueron recibidos por elementos procedentes de los cuatro Gruppen de la JG 1, reforzados por la JG 26, de los que cinco aparatos fueron derribados. Los cazas reclamaron diez victorias incluyendo por primera vez, dos "separaciones" y una "destrucción final", ya que, ahora, el Alto Mando de la Luftwaffe había acabado por reconocer las dificultades con que se enfrentaban al lanzarse contra las apretadas formaciones de combate en caja en que volaban los americanos para facilitar la defensa mutua, y para reflejarlo, había ampliado su sistema de "puntuación", que era el criterio para la concesión de la mayoría de los ascensos y condecoraciones dentro del brazo combatiente de la Luftwaffe.

Un Fw 190A-4/R6 equipado con lanzadores de granadas de mortero de 21 cm bajo las alas como los evaluados –y rechazados– por la JG 26 para misiones anti-bombardero a principios de 1943.



Sobre la base del principio de que por el derribo de un caza enemigo de un solo motor el piloto conseguía un punto (y, accesoriamente, la Cruz de Hierro de Segunda Clase), el derribo de un bombardero cuatrimotor suponía la obtención de tres puntos (y la Cruz de Hierro de Primera Clase). Además se adjudicaban dos puntos por un "Herausschuss": literalmente, una "carambola", o dicho de otro modo, por causar a un bombardero daños lo suficientemente graves como para obligarle a abandonar la seguridad de su "caja" de combate, o lo que es lo mismo: una "separación". Por último, obtenía un punto el piloto que lograba la menos arriesgada hazaña de la "endgültige Vernichtung", o "destrucción final", de uno de esos rezagados "separado" y, presumiblemente, averiado. Los puntos que se obtenían al entablar combate de forma similar con una formación de bombarderos bimotores eran dos y uno y medio respectivamente.

Cuatro días después de la incursión imprevista sobre Rotterdam, 16 B-24 con la cobertura de tres escuadrones de Spitfires de la RAF, se enviaron contra Rouen. La JG 26 les asestó un duro golpe. Mientras el III Gr, a cuyo frente iba en esta ocasión el mismo "Pips" Priller, se enfrentaba con la escolta de cazas, el II./JG 26 bajo el mando de su nuevo Kommandeur, Maj Wilhelm-Ferdinand "Wutz" Galland (el mediano de los tres hermanos Galland, que había tomado el relevo de Conny Meyer, el primer piloto de la Luftwaffe que consiguió derribar un bombardero cuatrimotor el 3 de mayo) arremetió de frente contra los B-24. Los dos Liberators que iban en cabeza de la formación estallaron en llamas y el resto se dispersaron en total confusión, buscando la forma de escapar a los cazas de Galland y esparciendo bombas en una amplia franja de la campiña francesa. Parece ser que ésta fue la única ocasión durante toda la ofensiva diurna en que la Luftwaffe obligó a los bombarderos de la 8ª AF a darse la vuelta antes de haber alcanzado su objetivo.

Mucha mayor importancia tuvo la aparición, 48 horas después, de los primeros cazas P-47 Thunderbolt (aviones del 4º Fighter Group). Aunque ini-



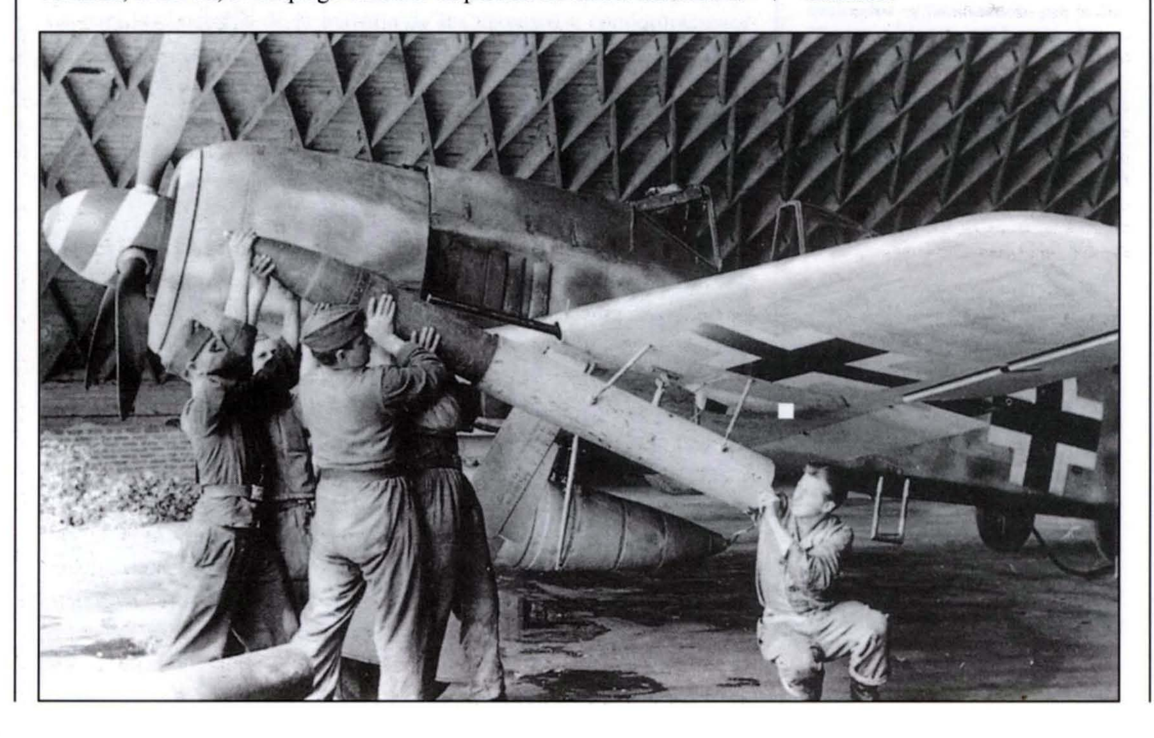
Destacando contra el paisaje invernal debajo suyo, un Focke-Wulf efectúa un viraje para conseguir una "endgültige Vernichtung" ("destrucción definitiva"). Si el piloto alemán tiene éxito, este rezagado, cuya ala izquierda está ya en llamas, será uno de los cinco B-17 del 91 BG que no consigan regresar de Oschersleben este 11 de enero de 1944.

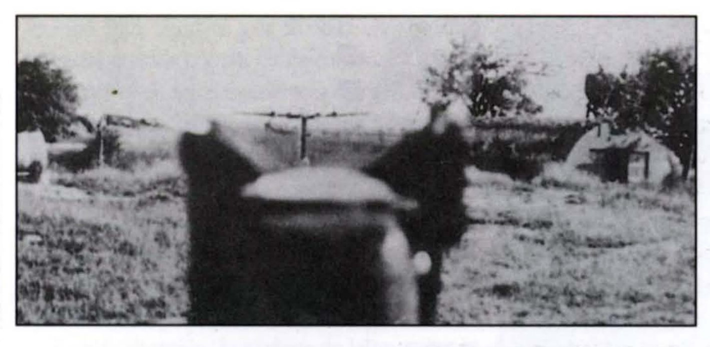
cialmente su alcance era moderadamente superior al del "paticorto" Spitfire, y por lo tanto al principio se limitaron a efectuar misiones de caza libre sobre la costa, la aparición de los depósitos de combustible adicionales haría pronto posible que los P-47 escoltasen a los bombarderos hasta la frontera de Alemania e incluso más allá de ella. Todavía tendrían que transcurrir unos 11 meses para la aparición del magnífico caza de escolta P-51 Mustang, pero el futuro estaba ya escrito. En abril se unieron al grupo pionero de P-47 dos más (los FG 56º y 78º), y el 15 de ese mes se produjo el primer encuentro con los cazas de la Luftwaffe cuando 59 P-47 procedentes de los tres grupos efectuaron una operación de caza (Rodeo 204) en la zona de St. Omer. Aquí, se enfrentaron a 15 Fw 190 del II./JG 1, que estaban muy al Oeste de sus territorios de caza normales, perdiendo a dos de los suyos (ambos aparatos eran P-47C pertenecientes al 334º FS del 4º FG) frente a la 5ª St del OF Ernst Heesen. A cambio, el 4º FG se atribuyó haber derribado la cuarta parte de los Fw 190.

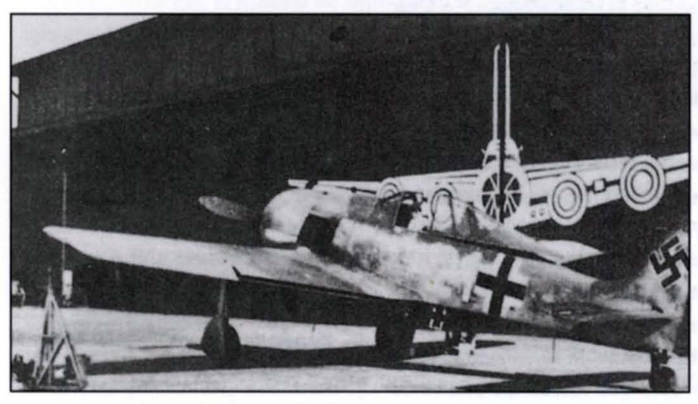
Conscientes del creciente poderío de los americanos, los alemanes trataron de aumentar su número de efectivos como respuesta. El método que escogieron –o, para ser más precisos, el método que les fue impuesto por las circunstancias– fue el de "repescar" unidades de otros frentes. De este modo, aunque mal podía prescindirse de ellos, dos Gruppen de Bf 109 recibieron la orden de regresar al Reich, procedentes uno del Frente Ruso y el otro del frente Mediterráneo.

Además, se decidió dividir la JG 1 con el fin de crear una Jagdgeschwarder completamente nueva (un proceso muy utilizado por la Luftwaffe durante sus años de expansión antes de la guerra). Consecuentemente, a principios de abril, los Bf 109 del I./JG 1 y los Fw 190 del III./JG 1 se convirtieron en II y I./JG 11 respectivamente. A ellos se añadió un nuevo III Gr equipado con Bf 109 y un Geschwaderstab bajo el mando del Maj Anton Mader, antiguo Kommandeur del II./JG 77. La nueva unidad así formada, la JG 11, se desplegó en bases dispuestas en arco a través de la

A pesar de sus reservas anteriores, la JG 26 fue equipada con lanzadores de granadas de mortero de 21 cm a finales de la primavera de 1944. Este ejemplar está siendo cargado para una misión antibombardero desde Lille-Vendeville en mayo. Un mes después la Geschwader también los utilizaría en Normandía contra objetivos terrestres.







Muchos y variados fueron los dispositivos empleados para familiarizar a los pilotos de caza de la Luftwaffe con el enorme tamaño del B-17. La JG 2 montó un modelo a escala del bombardero sobre un mástil que se movía sobre unas vías hacia delante y hacia atrás frente a un visor de puntería Revi desmontado (en primer plano). La JG 6 optó por una vista frontal completa de un B-17 pintada en las puertas del hangar en Königsberg/Neumark como medio de ayudar a estimar la distancia durante su transición del Me 410 al Fw 190 en el verano de 1944.

llanura del Norte de Alemania entre las fronteras holandesa y danesa.

Mientras tanto, inmediatamente a su izquierda, en la Holanda ocupada, la JG 1 había cambiado la designación de su IV Gruppe para ocupar el puesto vacante del I Gr y creado un nuevo II Gr (dotado con Bf-109). La JG 1 tenía también un nuevo Kommodore al haber sido sustituido el Oberstlt Dr Erich Mix por el Maj Hans Philipp. Éste último, que ya lucía la Cruz de Caballero con hojas de Roble y Espadas, procedente del Frente del Este, acababa de llegar de mandar el I./JG 54 donde, sólo dos semanas antes, se había convertido en el segundo piloto alemán que conseguía alcanzar las 200 victorias. Philipp parecía ser la "nueva escoba", llegando a ordenar que se montase una gran tienda en Arnhem-Deelen para que sirviese como su Puesto de Mando operativo y también para "enseñar a estos pilotos echados a perder por sus confortables alojamientos lo que es realmente la vida en un aeródromo avanzado al estilo ruso"

A pesar de estas reorganizaciones, se seguían efectuando misiones. A primeras horas de la mañana del 1 de abril, el OF Fritz Timm de la 3ª/JG 1 se anotó una victoria sobre uno de los pocos Lancaster derribados jamás por la Geschwader. Este ejemplar concreto, pilotado por un intrépido jefe de escuadrón, intentaba repetir la incursión solitaria sobre Alemania que había llevado a cabo con éxito 12 días antes. Poco después, el día 17 de abril el Hptm Fritz Losigkeit, que durante mucho tiempo había sido Kommandeur del IV/JG 1 (ahora IV Gr), consiguió derribar su primer B-17, el cual fue uno más de los diecisiete que aquel día fueron reclamados por las fuerzas combinadas de las JG 1 y 11.

Al Oeste, las JG 2 y 26 se veían sometidas también a una presión cada vez mayor, como demostraba el hecho de que comenzaban a sufrir bajas. El 5 de abril el Hptm Friedrich Geisshardt, Kommandeur del III./JG 26, fue herido de gravedad durante un ataque frontal sobre los B-17 que atacaban Amberes. Aunque consiguió aterrizar su Fw 190A-4 en Gante, Geisshardt sucumbió a causa de sus heridas al día siguiente. Un mes más tarde, el 15 de mayo, la 2ª/JG 2 perdió a su SK cuando el Oblt Horst Hannig, un veterano del Frente del Este a sus 21 años de edad, fue abatido por Spitfire en las proximidades de Caen. A pesar de estar herido consiguió lanzarse en paracaídas, pero éste no se abrió. Hannig había conseguido añadir ocho victorias más –incluyendo un bombardero pesado– a sus 90 aparatos rusos derribados desde que se hiciera cargo de la 2ª/JG 2 en enero. Varios "alte Hasen" más fueron heridos en este periodo. Eran jefes de formación experimentados que los Jagdgeschwader desplegados en el Frente Occidental no podían permitirse el lujo de perder, ni siquiera temporalmente, en su lucha por contener la marea anglo-americana.

NORMANDÍA: TERRITORIO DE CAZA

Cuando el Lt Adalbert Bärwolf, piloto de reconocimiento de la 3ª /NAGr 13 avistó por primera vez desde su Bf 109 la flota de invasión Aliada frente a las playas de Normandía poco después de haber despuntado las primeras luces del día 6 de junio de 1944, aunque pueda parecer increíble, la Luftwaffe disponía en la zona inmediata de menos cazas para enfrentarse a los invasores que los que habían estado disponibles en Dieppe dos años antes.

La JG 2 del Maj Kurt Bühligen, en cuya zona de responsabilidad se había producido la invasión, estaba dispersa en un área muy amplia. Su unidad más próxima a la cabeza de playa era el I Gr (mandado por el Maj Erich Hohagen), que muy poco tiempo antes había regresado de Anzio, y tenía su base en Cormeilles-en-Vexin, a unos 60 kilómetros de distancia. Acababan de experimentar una invasión Aliada y ahora se encontraban en la primera línea de otra, ya que parecía seguro que fuesen los pilotos de Hohagen los que pilotaban los más de veinte Focke-Wulf que se enfrentaron a los B-26 de la 9ª AF sobre el Pointe-du-Hoc, hacia el flanco Oeste de la "Bloody Omaha", durante la fase inicial del desembarco.

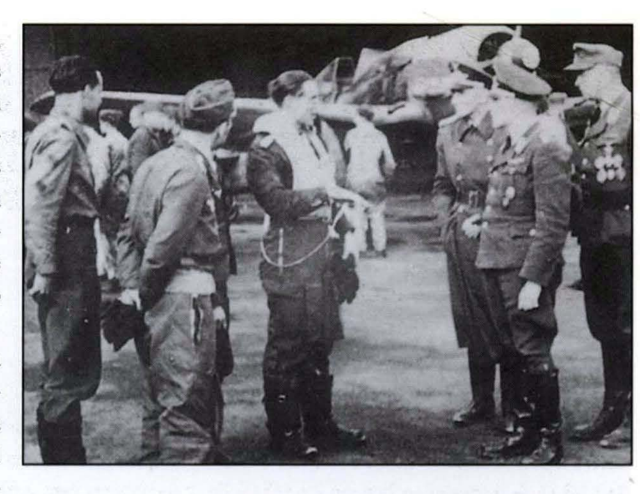
Bühligen se encontraba en Creil, al Norte de París, con los Bf 109 del II./JG 2, y el III Gr del Hptm Herber Huppertz había abandonado Corneilles pocos días antes, y ahora estaba en proceso de trasladarse a Fontenay-le-Comte, en la costa del Atlántico, al Norte de La Rochelle.

Según "Pips" Priller, su JG 26 estaba incluso aún más dispersa. El II./JG 26 tenía su base en Mont-de-Marsan, también en la costa del Atlántico, a medio

El Generalfeldmarschall Erwin Rommel realizó una visita de inspección a la JG 26 durante los días inmediatamente anteriores a la invasión de Normandía. En esta imagen se le está mostrando el avión de Priller. Aunque este aparato luce la familiar insignia de Jutta, obsérvese que el número "13" ha sido sustituido por las divisas de Kommodore (presumiblemente) reglamentarios, haciendo que tal vez éste sea otro candidato a ser el aparato que participó en aquella famosa pasada de ametrallamiento sobre la cabeza de playa.



camino entre Burdeos y la frontera con España, mientras que los I. y III. Gruppen estaban ambos en tránsito y en aquel momento se encontraban en alguna parte de las zonas de Rheims y Metz respectivamente. Priller había intentado advertir a sus superiores de la insensatez de semejante dispersión en un momento en que el peligro era inminente, pero como respuesta sólo se le había recordado que no era más que un Geschwaderkommodore y no estaba al tanto de la situación general.



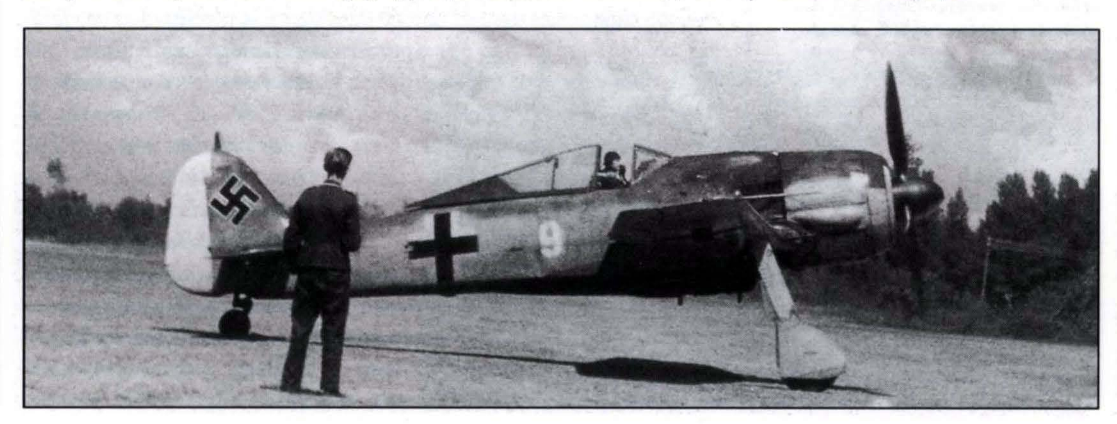
Kurt Bühligen se apuntó su 100ª victoria en el Frente Occidental sobre Normandía el día D+3. Tras haber aterrizado de vuelta en Creil, describe la acción a un grupo de condecorados visitantes mientras, en segundo plano junto al A-8, un grupo de miembros del personal de tierra prepara la pancarta y la guirnalda triunfal que siempre distinguían ocasiones como ésta.

En esta situación, la mañana de la invasión, la totalidad los efectivos disponibles de la JG 26 consistían en dos Fw 190 (un tercer aparato estaba inoperativo) de la Stabsschwarm en Lille-Nord, el aparato del propio Priller y el de su "Katschmarek" o punto, Un. Heinz Wodarczyk. La salida realizada por esta pareja, una briosa pasada a baja altura a lo largo de Sword Beach, la situada más al Este de las cinco zonas de desembarco, rociando a la tropas británicas con el fuego de sus ametralladoras, ha sido posteriormente popularizada –si no inmortalizada– en la imprenta y en la pantalla por el libro y la película *El día más largo*. Lo que no se mencionó fueron las otras 170 misiones de caza realizadas por la Luftwaffe durante aquel 6 de junio, aunque incluso este número palidece de insignificancia al compararse con el total de las 14.000 salidas operacionales realizadas por los Aliados en conjunto ese día.

Antes de que el día terminase, tanto el I como el III./JG 26 habían entrado en acción. El Oblt Franz Kunz, SK de la 2ª /JG 26 se adjudicó el derribo de un P-51 Mustang al Este de Caen y los BF 109 del III Gr efectuaron una precipitada misión de ataque a tierra. El II./JG 26 de Mont-de-Marsan fue informado de los desembarcos a las 5:00 horas y sus aparatos despegaron unas dos horas después. Sin embargo, poco se sabe sobre cómo se desarrolló su vuelo hacia el Norte durante aquel primer día ya que, sin duda, el grueso de las misiones estuvieron a cargo de la JG 2 que, al mando de Herbert Huppertz, se adjudicó el derribo de cinco P-51.

Pero una vez transmitido el mensaje en clave, "Dr Gustav Wilhem" ("Drohende Gefahr West" = "amenaza de peligro al Oeste"), la Luftwaffe comenzó a enviar montones de unidades de caza hacia el área de Normandía. Durante las primeras 36 horas llegaron de Alemania unos 200 Fw 190 y Bf 109 dejando sólo seis Jagdgruppen para defender al Reich, ¡des-

El pie de foto original de esta imagen era "Fw 190 en el Frente de la invasión, verano de 1944". En ese caso, los cielos están sorprendentemente vacíos, el aparato está en peligro por estar al descubierto y el espectador está imprudentemente despreocupado. Todo esto, junto con el tamaño inusualmente pequeño del número "9" blanco, deja muchas preguntas sin respuesta ¡para empezar, dónde, cuándo y qué!







Con una ambientación mucho más propia de Normandía, estas fotografías muestran cómo eran en realidad las condiciones, con los aparatos teniendo que ser entretenidos bajo una cubierta de vegetación y calentando los motores camuflados bajo los árboles antes del inmediato despegue a través de un campo de hierba sin preparar. Obsérvese que muchos de estos Fw 190, carecen de armamento en la parte exterior de las alas ya que se trata de caza-bombarderos, y no cazas, que han sido obligados a actuar como tales.

pués de tanto esfuerzo por "apurar el barril" las semanas anteriores! Para finales de junio, el total de cazas monomotores enviados como refuerzo ascendía a dos aparatos menos del millar. Éstos habían sido trasladados en vuelo hasta Francia, pero gran parte de los escalones de tierra y muchos de los equipos de apoyo debían ser transportados por carretera y ferrocarril, sufriendo importantes bajas a causa de las operaciones Aliadas de interdicción aérea a que se vieron sometidos a lo largo del viaje. Además, tras los ataques a que habían sido sometidas, la mayoría de las bases francesas estaban también en mal estado y muchas unidades se vieron obligadas a establecerse en aeródromos avanzados más pequeños y mejor camuflados en los que la probabilidad de ser atacadas en tierra por las hordas errantes de caza-bombarderos aliados –para entonces la Jagdwaffe, que se traduce literalmente como "brazo cazador" era menor.

El 10 de junio, la casi total carencia de aviones especializados de ataque a tierra en Occidente (apenas un Gruppe de Fw 190 disminuido) obligó a la Luftwaffe a equipar con bombas a 150 de sus cazas. Este movimiento fue un fracaso que costó caro a la Jagdwaffe, ya que pocos pilotos contaban con experiencia en este tipo de misiones. Las pérdidas fueron elevadas, no sólo entre las filas de los portadores de bombas, sino también entre la gran proporción de la fuerza de cazas restante asignada a servirles de cobertura. A pesar de esto, al día siguiente la Luftflotte 3 ordenó que todos los cazas monomotores fuesen equipados con bombas por considerar que la destrucción de objetivos terrestres enemigos tenía una prioridad mayor que derribar aviones. Veinticuatro horas después, el OKW (Alto Mando de las Fuerzas Armadas) ordenó que todos los Jagdgruppen que se estaban empleando en operaciones de ataque a tierra volviesen a su misión de caza con el fin de conseguir superioridad aérea local sobre las principales zonas de acción terrestres que eran ahora el objetivo principal.

Acosados en el aire, cazados en tierra, y confundidos por las órdenes contradictorias que llegaban, no es sorprendente que las bajas entre los cazas ale-



Tranquilamente estacionado sobre la hierba en Compiègne antes de desatarse la tormenta, este caza-bombardero está rodeado por la gama de armas, bombas de 50 a 500 kilos, que los cazas iban a utilizar contra las tropas terrestres de invasión.

manes, cuyo número ya era elevado, empezasen a aumentar todavía más. Para finales del mes de junio, 230 pilotos habían resultado muertos y 88 heridos, 551 aviones habían sido derribados (a los que hay que añadir 65 destruidos en tierra) y 290 más habían resultado dañados. Pero a pesar de todas las dificultades, los cazas defensores se cobraron durante aquel mismo período la sorprendente cantidad de 526 aparatos aliados derribados (¡incluyendo 203 P-47!). Cuatro de esas victorias correspondieron a "Pips" Priller, un P-51 y un P-47, ambos derribados el segundo día de la invasión, y un P-38 el 11 de junio. Cuatro días después, un B-24 proporcionaba al Kommodore su victoria número 100 en el Frente Occidental. Varios pilotos consiguieron anotarse múltiples victorias; el SK de la 8ª/JG 26, Lt Wilhelm Hofmann, que derribó tres cazas norteamericanos en el área de Caen el 8 de junio, y "Addi" Glunz, ahora ascendido a oficial y SK de la 6ª/JG 26, que despachó a tres P-47 en el transcurso de sólo dos minutos y medio al Norte de Lisieux, 48 horas después. Después de haber llevado el peso de los primeros combates sobre la cabeza de playa, la JG 2 había sufrido las consecuencias. El III Gr encajó dos golpes especialmente dolorosos, al perder a su Kommandeur, Hptm Herbert Huppertz en un combate aéreo con los P-47 durante el curso de unas intensas escaramuzas sobre los alrededores de Caen. Su sucesor fue el Maj Josef Wurmheller, el hombre que había obtenido siete victorias sobre Dieppe cuando estaba convaleciente, y que, más recientemente, había sido Staffelkapitän de la 9ª/JG 2. Aunque era uno de los pilotos del Frente del Canal de mayor éxito, el período que "Sepp" Wurmheller estuvo al mando duró sólo 15 días, ya que fue derribado en un encarnizado combate contra los P-51 cerca de Alençon el 22 de junio, cuando contaba en su haber con 102 victorias –entre las que se contaban al menos 13 bombarderos pesados–, todas ellas, excepto 9 conseguidas en el Frente Occidental.

Si los "alte Hasen" como Wurmheller, con años de experiencia en combates a través del Canal de la Mancha a sus espaldas estaban cayendo, ¿qué oportunidad tenían los recién llegados del Reich –es-

Otra "Kette" de los rápidamente menguantes efectivos de los Jabo, ya armada con sus bombas y lista para despegar.



pecialistas de la lucha contra bombarderos a gran altura– en el torbellino de combates a baja altura que era Normandía?



Los tres Gruppen de Fw 190 de las JGs 1 y 11 enviadas a Francia entablaron una lucha enérgica, cobrándose continuamente victorias contra sus cuatro principales adversarios, los P-47, P-51, los Spitfire y los Typhoon. Sin embargo, cuando llegó el momento de la retirada a finales de agosto habían perdido unos 100 pilotos y casi el doble de sus aviones habían sido destruidos, un índice de bajas de casi el 150 por ciento tanto en hombres como en aparatos. En contraste el III/JG 1 que había sido desplegado en el Frente del Este durante aquel mismo período, ¡sufrió sólo la pérdida de un piloto muerto en combate contra los cazas rusos!

La tensión de la campaña de Normandía comienza a notarse, no tanto por la expresión de los rostros de estos pilotos de la JG 2 como por la forma en que aprovechan cualquier oportunidad de fumarse un rápido cigarrillo para calmar sus nervios.

Se hicieron esfuerzos desesperados por intentar reemplazar las espantosas pérdidas que la Jagdwaffe estaba sufriendo en Francia, pero los intentos de enviar por aire los aviones de reemplazo, frecuentemente pilotados por jóvenes reclutas bisoños apenas instruidos, consiguieron sencillamente aumentar la creciente lista de bajas ya que o bien eran cazados en el aire en ruta o se estrellaban al aterrizar.

Con la batalla por Normandía perdida definitivamente, los supervivientes de los Gruppen de defensa del Reich –en muchos casos se contaban con números de una sola cifra– regresaron al lugar del que vinieron para reconstituirse y ser reequipados en su patria. No obstante, las dos Jagdgeschwader "occidentales" fueron mantenidas en su misión defensiva en el frente y recibieron la orden de cubrir la retirada hasta la frontera alemana. Esto no se consiguió sin sufrir más bajas, ya que la JG 2 perdió al menos otros cuatro Staffelkapitäne más durante los meses de agosto y septiembre. Pero una de las últimas pérdidas importantes en la retirada desde Francia fue la de un as del Frente del Este, el Hptm Emil Lang que había conseguido derribar a casi 150 enemigos en Rusia antes de asumir el mando del II/JG 26 (a través del subordinado III/JG 54) el 29 de junio. Ya había ganado su prestigio en el Frente Occidental añadiendo 25 victorias a su haber, pero ni siquiera esta cantidad de experiencia pudo evitar que el nombre de "Bully" Lang se sumase a la cada vez más larga lista de víctimas de los P-47 cuando finalmente él también sucumbió durante un encuentro con los Thunderbolts cerca de St. Trond, en Bélgica el 3 de septiembre.

La ruta de la retirada desde Normandía hasta las fronteras del Reich quedó salpicada con aviones destruidos y abandonados como este A-8 de triste aspecto, el "7 Blanco" (Wk-Nr 171568) de la 5ª/JG 26, encontrado en Melsbroek, a las afueras de Bruselas, en septiembre de 1944.

Pocos días antes de esa fecha las JG 2 y 26 habían llegado al que para entonces era el dudoso santuario del suelo alemán, agrupándose el primero en aeródromos situados alrededor de Frankfurt-Main, y el segundo más al Norte en la región del Ruhr. Así pues, los que durante mucho tiempo habían sido los guardianes de la costa del Canal se encontraron desplegados para proteger sus propias fronteras occidentales mientras la guerra aérea en Europa avanzaba hacia su clímax inevitable.



EL FINAL DE LA LÍNEA

Desde su empleo inicial, a finales de 1943, como unidades "Wilde Sau" equipadas con Bf 109, los Gruppen que componían la JG 301 habían experimentado cambios tanto en sus misiones como en su equipamiento, y también fueron sometidos a una compleja sucesión de cambios de denominación. Por ello, los cuatro Gruppen que componían la JG 301 a principios de 1945 tenían poco que ver con sus antepasados de la caza nocturna. Sin embargo su destino a lo largo de las semanas siguientes no sería nada insólito, lanzados al combate contra los rusos a lo largo del frente del Oder antes de ser disueltos o de acabar rindiéndose a las fuerzas Aliadas del Oeste.

Pero en un aspecto la JG 301 no sólo fue diferente, sino singular. Su Stabsschwarm fue la única unidad de la Luftwaffe que voló en combate con el Focke-Wulf Ta 152.

El Ta 152, equipado con un motor en línea Junkers Jumo 213 E refrigerado por aire, era el último desarrollo del diseño del caza original Fw 190 y destacaba por sus más de 14 metros de envergadura diseñados para obtener mejores prestaciones en vuelo a gran altura. Además se había sustituido la pareja de ametralladoras D-9 del fuselaje por un único cañón MK 108 de 30 mm que disparaba a través de la ojiva de la hélice, lo cual lo convertía en el único miembro de familia Focke-Wulf que montaba armamento central.

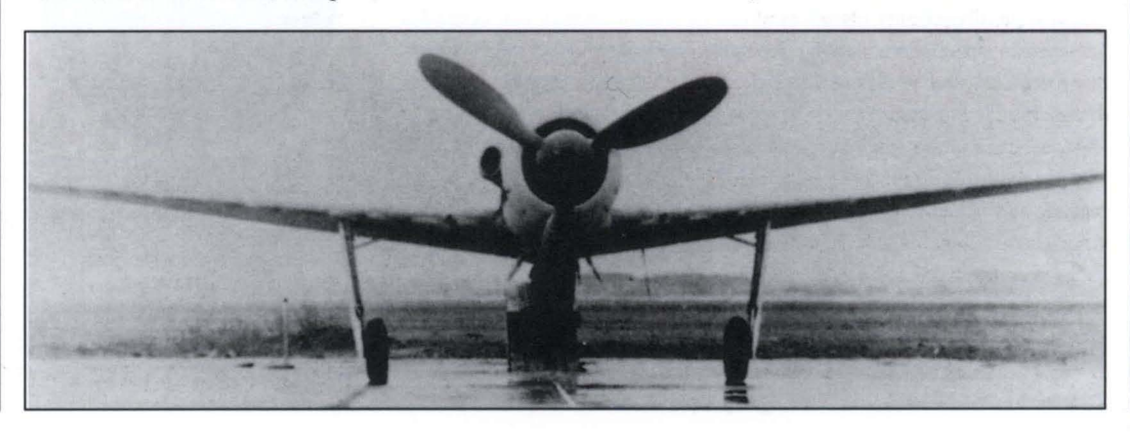
A finales de 1944, repitiendo lo sucedido casi cuatro años atrás, se creó una unidad de pruebas operativas en Rechlin. El mando del Erprobungskommando 152 fue confiado al Hptm Bruno Stolle, un "Richtofen" veterano de los tiempos del Canal y de la costa del Atlántico que desde entonces había sido Kommandeur del III./JG 2 y del I./JG 11.

Uno de sus pilotos anotó sus impresiones tras volar el Ta 152:

"Las características de vuelo del Ta 152 eclipsaban a todos los cazas alemanes anteriores a él. Aunque nunca he volado el reactor Me 262, me atrevería a sugerir que el Ta 152 era muy superior a la hora de entrar en combate con los cazas aliados entonces en servicio".

"El motor de 2500 CV proporcionaba al Ta 52 una velocidad máxima de unos 750 km/h. La hélice de tres palas –cada una de las cuales medía 60 cm

La envergadura de las alas del Ta 152, el último de la línea del Fw 190, queda claramente de manifiesto en esta vista frontal.



de ancho– le permitía despegar en sólo 400 metros. El notable aumento de envergadura le permitía un ángulo de viraje muy cerrado y una fantástica capacidad ascensional, 15 metros por segundo y un techo de 14.000 metros".



La carrera en combate del OFI Walter Loos, que se unió a la JG 301 con el Ta 152 en abril de 1945 después de haber prestado servicio en las JG 3 y JG 300, dio como resultado 38 aparatos enemigos derribados en sólo 66 misiones. Los 22 bombarderos pesados que se cuentan entre ese total le convierten en uno de los pilotos de "Sturm" de mayor éxito. Obsérvese aquí el "bastón de la victoria" la tira de "Jagdgeschwader Udet" sobre la bocamanga y la Cruz de Caballero, ésta última concedida el 20 de abril de 1945, menos de tres semanas antes del final de las hostilidades.

"En mi opinión no había un caza mejor en servicio operativo en aquel tiempo".

Antes de que comenzase el mes de marzo de 1945, el Stabsschwarm de la JG 301, mandado por el Oberstlt Aufhammer, había recibido el primero de sus Ta 152. A lo largo de las ocho semanas de guerra restantes sus misiones serían actuar como cobertura superior de sus colegas de Geschwader durante las operaciones tanto del frente Oriental como Occidental y dar protección a los aeródromos en los momentos del despegue y aterrizaje. Ello dio como resultado que hubiera de enfrentarse en varias ocasiones con cazas americanos, británicos y rusos. Y aunque el Schwarm llevaba a cabo normalmente sus misiones en grupos de sólo seis aparatos (de entre un total de aproximadamente ocho o nueve), sólo dos de sus pilotos cayeron en combate. Por su parte se anotaron al menos nueve victorias antes del final de las hostilidades. Cinco de ellas correspondieron al OF Josef Keil, convirtiéndole en el único as de la Luftwaffe sobre un Ta 152. Otras tres fueron conseguidas por el OF Willi Reschke –dos de ellas contra aparatos Yak-9 derribados sobre Berlín el 24 de abril– pilotando su "9 Verde", el Ta 152 que posteriormente fue exhibido en la postguerra en la RAE de Farnborough. Su primera victoria a bordo del Ta 152 se la había anotado durante un encuentro ocurrido diez días antes:



El OFI Willi Reschke pilotó Bf 109 con el I/JG 302 antes de ser destinado al III/JG 301 y pasó a pilotar el Fw 190A-8. Dieciocho de las 26 victorias de Reschke fueron contra bombarderos pesados "heavies". También aparece en la fotografía luciendo la Cruz de Caballero que le fue impuesta el mismo día que a Walter Loos.

"A principios de abril de 1945, la JG 301 estaba desplegada con bases en Hagenow, Lugwigslust y Neustadt-Glewe. En esta última se encontraban tanto el II./JG 301 como los Ta 152H-1 de la Stabschwarm. Durante la tarde del 14 de abril, la Geschwader había efectuado una misión sobre el Frente del Este, un ataque a baja altura sobre las posiciones rusas a lo largo del Oder al Sudeste de Berlín."

"La misión de la Stabschwarm era proporcionar cobertura con cazas durante la aproximación y las pasadas de ametrallamiento de los Fw 190, pero como no se veía ni un solo caza ruso por ninguna parte, los pilotos de los Ta regresaron a Neustadt-Glewe sin haber hecho ni un solo disparo. Los aparatos fueron inmediatamente repostados, conducidos a sus estacionamientos de dispersión y enmascarados. Los pilotos estaban aún ocupados atendiendo sus aparatos cuando dos cazas enemigos fueron localizados a unos ocho kilómetros al Sudoeste del campo efectuando pasadas a baja altura sobre las instalaciones ferroviarias de Ludwigslust."



El OF Josef Keil llegó a la JG 301 en el otoño de 1944 uniéndose al Stabsschwarn a finales de marzo de 1945. Tras haber conseguido cinco victorias con el Fw 190 consiguió alcanzar el mismo número con su nueva montura, hazaña que le valió hacerse un sitio en la historia de la aviación militar como único as del Ta 152 de la Luftwaffe.

"Inmediatamente tres Ta 152 recibieron la orden de despegar –pilotados por el Oberstlt Aufhammer, el OF Sattler y el OF Reschke."

"Como la dirección de despegue estaba en línea con las vías del ferrocarril que iban directamente a Ludwigslust, casi inmediatamente estuvimos en contacto con los cazas enemigos, que resultaron ser Tempest. Yo volaba como número 3, y desde mi posición fui testigo de cómo el OF Sattler, que volaba delante de mí, caía en picado estrellándose pocos segundos antes de que les alcanzásemos. Era casi imposible que su caída fuese el resultado de la acción del enemigo, ya que estaba claro que los pilotos

de los Tempest acababan de apercibirse de nuestra presencia."

"De modo que cuando empezó el combate a baja altura éramos dos contra dos. Nosotros sabíamos que el Tempest era un caza muy rápido empleado por los británicos para perseguir y derribar nuestras V-1. Pero, aquí, en un combate en el que no se requería ascender por encima de los 50 metros, la velocidad no iba a desempeñar el papel más importante. Lo más importante sería la capacidad de viraje de los aparatos. Ambos pilotos se dieron cuenta desde el principio de que iba a ser un combate a muerte y recurrieron a todos los trucos de vuelo y maniobras tácticas para intentar hacerse con la posición más favorable. Y por primera vez desde que volaba el Ta 152 comencé a apreciar exactamente todo lo que este aparato era capaz de hacer."

"Haciendo virajes más cerrados que nunca me acercaba cada vez más al Tempest sin sentir ni una sola vez que estaba llegando al límite de las posibilidades del Ta. Mientras, para mantenerse fuera de mi visor de puntería, el piloto del Tempest se veía obligado a hacer maniobras evasivas cada vez más peligrosas.

"La primera ráfaga de disparos de mi Ta 152 alcanzó al Tempest en la cola y el fuselaje trasero. El aparato enemigo tembló violentamente y, probablemente como una reacción instintiva, el piloto del Tempest efectuó un viraje a la izquierda, dándome una ventaja todavía mayor."

"Ahora no había salvación para el Tempest. Presioné por segunda vez los botones de disparo de mis cañones, pero después de pocos disparos, mis armas quedaron en silencio, y a pesar de todos los esfuerzos que hice por desencasquillarlas, se negaron a hacer ni un solo disparo más. Ya no recuerdo a qué ni a quién no maldije en aquel instante. Pero afortunadamente el piloto del Tempest no se percató de mi situación ya que ya había recibido impactos."

"En lugar de escapar rápidamente, continuó efectuando giros y virajes desesperadamente y yo me coloqué de modo que estaba siempre dentro de su campo de visión. Al final –inevitablemente– entró en pérdida. El ala izquierda del Tempest cayó y se estrelló en los bosques que había inmediatamente debajo de nosotros."

"Sucedió que los lugares donde se habían estrellado el OF Sattler y el piloto del Tempest, quien, como después se supo, era el Neozelandés Wt. Off. O J Mitchell, estaban separados por una distancia de apenas un kilómetro. Al día siguiente fueron enterrados el uno junto al otro en el cementerio de Neustadt-Glewe con todos los honores militares."

Esta fotografía de los Ta 152 en Alteno, a unos 100 kilómetros en dirección sur de Berlín, tomada en marzo de 1945 ha llevado siempre un pie de foto en el que se indicaba que ilustraba el Stabsschwarm de la JG 301. En realidad muestra el área de estacionamiento del III/JG 301 que en aquel período tenía su base en Alteno, y estaba en proceso de reequipamiento con 35 Ta 152. Sin embargo, este número total nunca llegó a alcanzarse, y el III Gr sólo recibió 16 de los nuevos aparatos. A principios de marzo, el III/JG 301 efectuó dos misiones empleando en ellas una combinación de sus Fw 190A-9 y Ta 152, pero las características técnicas y de vuelo de los dos tipos de aviones eran tan diferentes que la compatibilidad operativa efectiva resultó imposible. Los Ta 152 operativos restantes fueron por lo tanto transferidos al Stabsschwarm. El tercero de los que aparecen en la fotografía es el "3 Verde", el aparato que normalmente estaba asignado al OF Josef Keil.



APÉNDICES

FOCKE-WULF FW 190A

El caza Fw 190A-1 entró en servicio en julio de 1941. Al final de la guerra se habían construido 13.367 cazas de la serie 190A en 10 versiones diferentes, en las que la mayoría de las modificaciones afectaban al motor y al armamento, además de 6.634 caza-bombarderos Fw 190 en varias versiones diferentes.

Los primeros Fw 190A demostraron pronto ser superiores a los Spitfire Mk V de la RAF tanto en velocidad como en maniobrabilidad. El último Fw 190, el Fw 190D-9, equipado con un motor en línea refrigerado por líquido Jumo de Junkers entró en servicio a principios de 1944. Los 700 Fw 190D estaban considerados como los únicos cazas que podían igualarse al P-51D norteamericano en cuanto a prestaciones en combate. Después de la guerra, Francia utilizó varios Fw 190A-8 con la designación NC-900.

Las principales versiones fueron el Fw 190A-3, Fw 190A-5, Fw 190A-8, Fw 190D (con motor Jumo de Junkers), Fw 190F y Fw 190G (versiones caza-bombardero del Fw 190A)

DATOS TÉCNICOS

Focke-Wulf 109A-3

Tipo: caza monoplaza
Motor: un solo motor radial de pistones BMW 801D-2 de 1.700 CV (1.268 kW)
Prestaciones: velocidad máxima 382 mph (615 km/h) a 19.685 pies (6.000 metros); velocidad ascensional inicial 2.830 pies (863 m) por minuto; techo 34.775 pies (10.600 m); autonomía 497 millas (800 km).
Dimensiones: envergadura 34 pies y 5,5 " (10,5 metros), longitud 28 pies y 10,5 " (8,8 m) altura 12 pies y 11,5 " (3,95 m); superficie alar 196,98 pies cuadrados (18,30 m^2).
Armamento: cuatro cañones de 20 mm y dos ametralladoras de 7,9 mm (0,312 ").

ASES DEL FRENTE OCCIDENTAL DEL FW 190A (CON 50 VICTORIAS CONFIRMADAS O MÁS) 1941-1945

Nota: Sin tener acceso a los libros de vuelo individuales o a los diarios de las unidades –muchos de los cuales se han perdido o han sido destruidos– resulta imposible establecer las victorias obtenidas a bordo de Fw 190 y las conseguidas con aparatos Bf 109. Obviamente, en la lista que se presenta a continuación se han omitido aquellos pilotos de los cuales se sabe que prestaron servicio exclusivamente en unidades de Bf 109, pero aún en el caso de las principales Jagdgeschwader de Fw 190 es extremadamente difícil establecer el número exacto de victorias conseguidas antes o después de la conversión de un tipo de avión a otro. Los únicos Ases del Fw 190 "puros" son aquellos cuyas carreras operativas, según los archivos disponibles, empezaron y terminaron durante el periodo en el que sus respectivas unidades estaban equipadas exclusivamente con el Focke-Wulf. Pero, dado que las tablas que se presentan se refieren únicamente a aquellos que consiguieron 50 victorias o más –y que pilotaron el Focke-Wulf durante algún período de tiempo– puede asumirse con cierto grado de confianza que todos aquellos cuyos nombres aparecen en las tablas pueden ser considerados con propiedad Ases del Fw 190. Naturalmente, de entre los más de 5000 Ases oficiales de la Luftwaffe (cinco victorias o más) habría que incluir un gran número de pilotos para que estas listas pudieran llegar a considerarse completas.

Victorias Confirmadas en el Frente Occidental

Nombre	Empleo	JG	Victorias	Otros	Condecoraz.	Muerto o Desapar.
1 Bühligen, Kurt	Ten. Col.	2	112(T)		***	
2 Mayer, Egon	Ten. Col.	2	102		***	+
3 Priller, Josef	Col.	51/26	101		***	
4 Lemke, Siegfried	Cap.	2	95	1	*	
5 Wurmheller, Josef	Cap.	53/2	93	9	***	+
6 Schnell, Siegfried	Cap.	2/54	87	6	**	+
7 Rudorffer, Erich	Magg.	2/54/7	86(T)	136	***	
8 Hackl, Anton	Magg.	77/11/76/26/300	73	119	***	
9 Oesau, Walter	Col.	51/3/2/1	71	52	***	+
10 Hahn, Hans	Magg.	2/54	68	40	**	+
11 Eder, Georg-Peter	Magg.	51/2/1/26/7	68	10	**	
12 Glunz, Adolf	Ten.	52/26/7	68	3	**	
13 Bär, Heinz	Ten. Col.	51/77/1/3/ EJG 2/ JV 44	59	163(A)	***	
14 Müncheberg, Joachim	Magg.	26/51/77	58	77 (A)	***	+
15 Ermichen, Rolf	Magg.	ZG 1/ 26/11/104	56	8	**	
16 Galland, Wilhelm-Ferdinand	Magg.	26	55		*	+
17 Pflanz, Rudolf	Ten.	2	52		*	+
18 Ihlefeld, Herbert	Col.	LG 2/77/52/103/ 25/11/1	56	74	***	
19 Dahl, Walter	Col.	3/zbV/300	51	77	**	
20 Bauer, Konrad	Ten.	51/3/300	50	18	*	
21 Staiger, Hermann	Magg.	51/26/1/7	50	13	*	

Leyenda

(T) = incluye victorias con Fw 190 en Túnez
(A) = incluye victorias con Fw 190 en África

* = Cruz de caballero
** = Cruz de caballero con hojas de roble
*** = Cruz de caballero con hojas de roble y sables
**** = Cruz de caballero con hojas de roble, sables y diamantes

Ases de la Caza Nocturna con Fw 190 con 10 Victorias Confirmadas o Más (1)

Nombre	Empleo	Unidad	Nocturnas	Diurnas	Condecoraciones
1 Welter, Kurt	Ten.	300/10/11	56 (2)	6	**
2 Müller, Friedich-Karl	Magg.	300/10/11	30 (3)		*
3 Wischnewski, Hermann	All. Uff.	300	16	2	*
4 Bretschneider, Kalus	Ten.	300	14	17	*
5 Dormann, Wilhelm	Cap.	300	14	-	

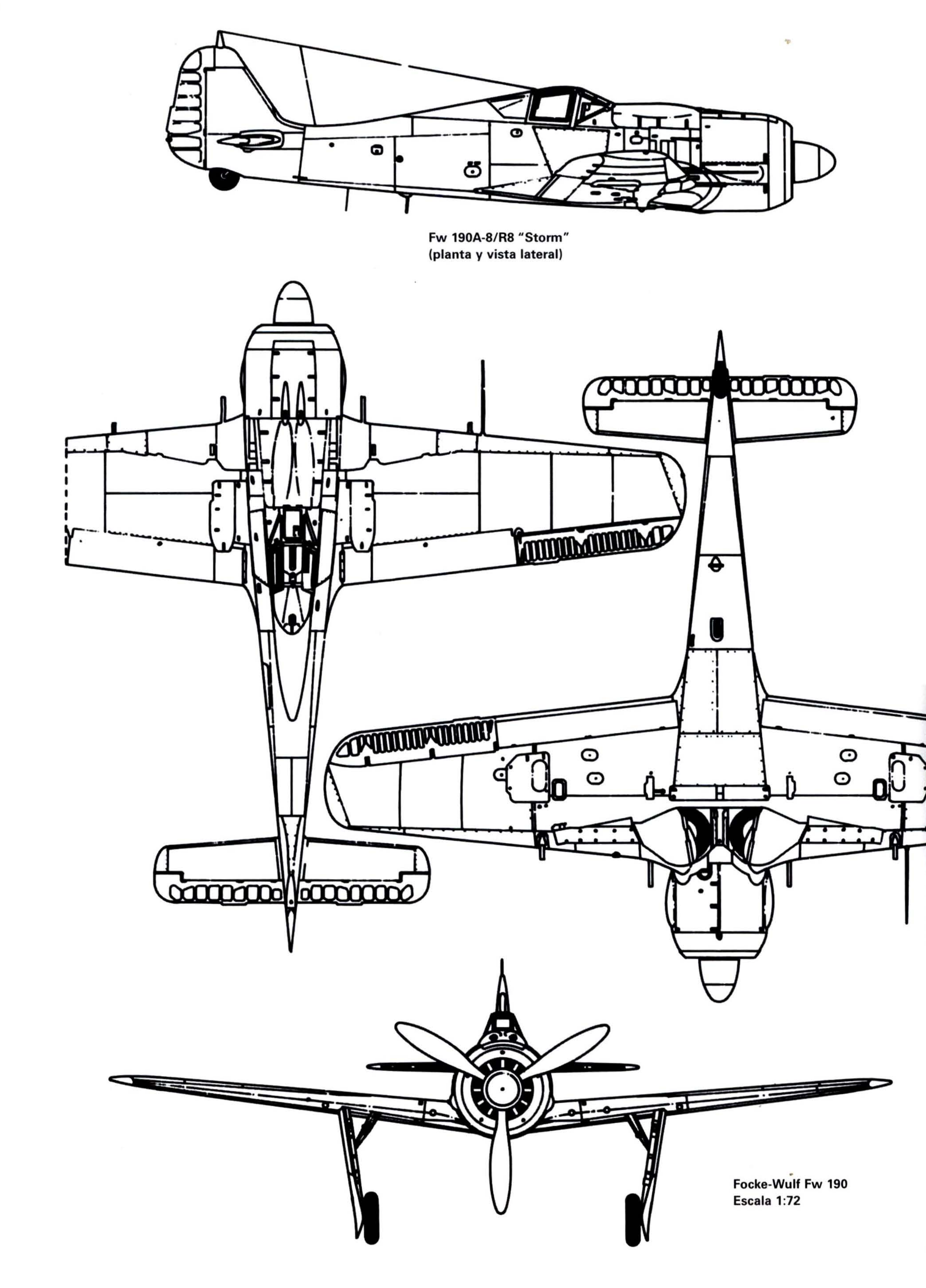
(1) Incluye tambien victorias conseguidas con Bf 109 y Me 262
(2) Incluidos 25 Mosquitos
(3) Incluye 23 victorias en misiones *"Wilde Sau"*

Pilotos de Fw 190 con 25 Bombarderos Cuatrimotores Destruidos o Más Bombarderos Derribados

Nombre	Empl.	Bombard.	Totales victorias	JG
1 Dahl, Walther	Col.	36	128	3/zbV/300
2 Eder, Georg-Peter	Magg.	36	78	51/2/1/26/7
3 Hackl, Anton	Magg.	32	192	77/11/76/26/300
4 Bauer, Konrad	Ten.	32	68	51/3/300
5 Hermichen Rolf	Magg.	26	64	ZG 1/26/11/104
6 Staiger, Hermann	Magg.	26	63	51/26/1/7
7 Frey, Hugo (+)	S.Ten	26	32	1/11
8 Mayer, Egon(+)	Ten. Col.	25	102	2
9 Gerth, Werner(+)	Cap.	25	30	53/Sturmst.1/3/300

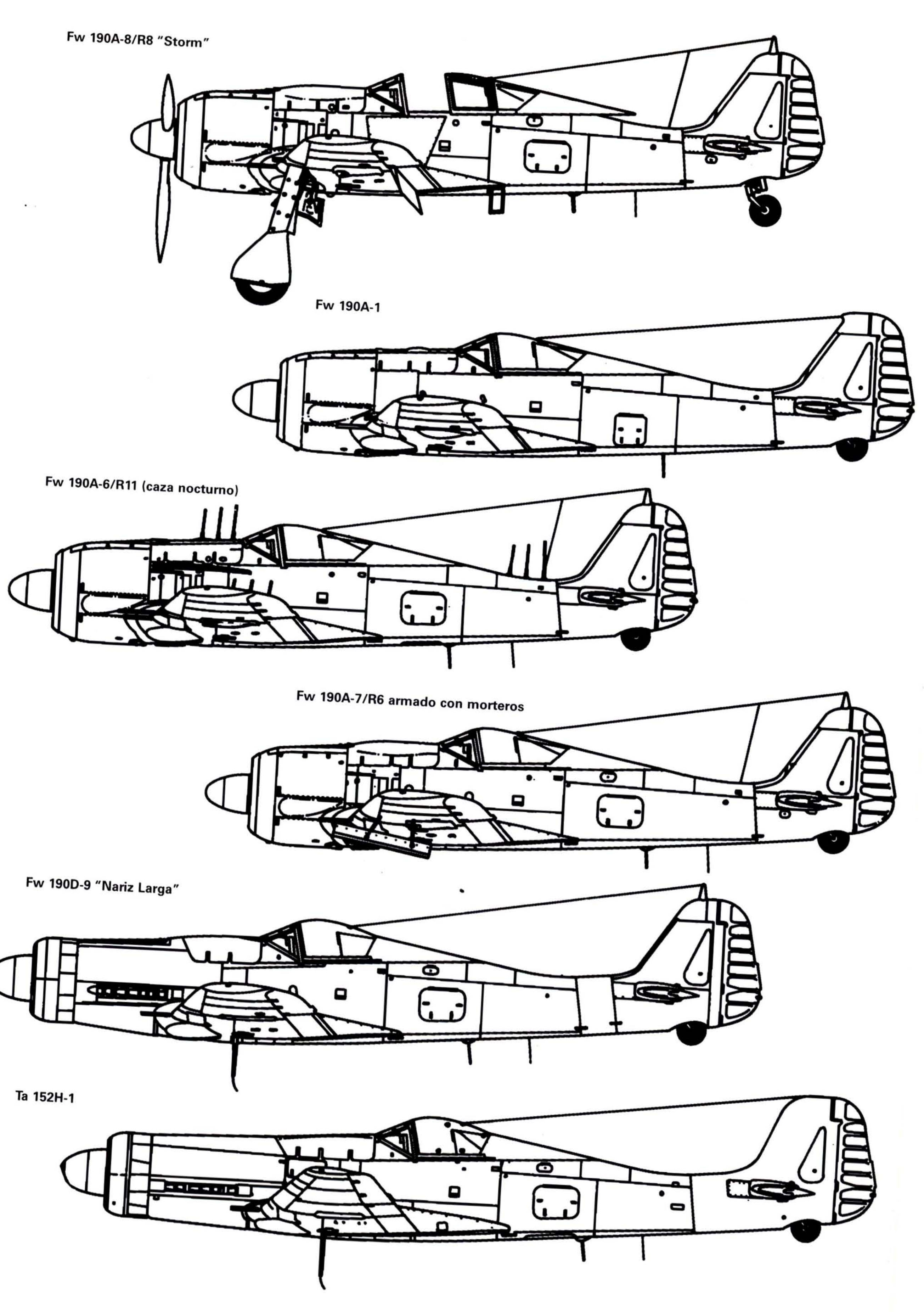
Ases del Fw 190 en la Campaña de Túnez (II./JG 2)

	Empl.	Total de la campaña
1 Bühligen, Kurt	Ten.	40
2 Rudorffer, Erich	S.Ten.	27
3 Dickfeld, Adolf	Ten.	18 ca.
4 Goltzsch, Kurt	Maresc.	14
5 Baensch, Karl-Heinz	S.Ten.	10
6 von Bülow, Günther Rübell	S.Ten	7 ca.



Fw 190A-8/R8 "Storm"
(planta y vista lateral)

Focke-Wulf Fw 190
Escala 1:72


Fw 190A-8/R8 "Storm"
Fw 190A-1
Fw 190A-6/R11 (caza nocturno)
Fw 190A-7/R6 armado con morteros
Fw 190D-9 "Nariz Larga"
Ta 152H-1



El Fw 190 fue el azote del Figther Command desde el mismo momento en que hizo su aparición sobre el Frente Occidental en Abbeville en agosto de 1941 con el II/JG 26. Adversario ágil, rápido y bien armado, el "Butcher Bird" ("pájaro carnicero") demostró rápidamente ser superior a todos los cazas aliados de la época, en especial a alturas medias y bajas. Pilotado por Experten del calibre de "Pips" Priller, Heinz Bar y Walter Oesau, el puñado de Jagdgeschwader equipados con Fw 190 se enfrentó a retos impresionantes, en primer lugar sobre las costas del Canal de la Mancha, y después en directa defensa del Reich cuando los Jagdflieger se encontraron frente al poderío de las Octava y Novena USAAF. Ésta es su historia.



